महाराष्ट्र राज्याचे लॉजिस्टीक धोरण- २०२४

महाराष्ट्र शासन
उद्योग, ऊर्जा, कामगार व खनिकर्म विभाग
शासन निर्णय क्रमांक:- मऔधो -२०२३/ प्र.क्र. २२३/ उद्योग-२
मंत्रालय, मुंबई - ४०० ०३२.
दिनांक :- २६ ऑगस्ट, २०२४

वाचा: उद्योग, ऊर्जा व कामगार विभाग, शासन निर्णय क्रमांक मऔधो -१९१६ / प्र.क्र. २२१/उद्योग-२ दिनांक १४/०२/२०१८.

प्रस्तावना :-

महाराष्ट्र हे भारतातील आघाडीचे राज्य असून भारताच्या सकल देशांतर्गत उत्पादनामध्ये (GDP) राज्याचे योगदान सुमारे १४% असून देशाच्या आर्थिक वाढीमध्ये निर्णायक भूमिका बजावत आहे. महाराष्ट्र राज्याने सन २०२८ पर्यंत $ १ ट्रिलियन सकल देशांतर्गत उत्पादन (GDP) गाठण्याचे उद्दिष्ट ठेवले असून, देशाच्या $ ५ ट्रिलियन अर्थव्यवस्थेच्या निर्धारित लक्ष्यात राज्य २०% योगदान देईल. महाराष्ट्र राज्य हे रु. २७,११,६८५ कोटीच्या उच्च सकल राज्य देशांतर्गत उत्पादनासह (GSDP) भारतातील सर्वात औद्योगिक राज्य म्हणून अग्रेसर आहे. महाराष्ट्र राज्य देशाच्या एकूण मूल्यवर्धित दरामध्ये १५.१% योगदान देऊन राष्ट्रीय अर्थव्यवस्थेत महत्वपूर्ण भूमिका बजावत आहे. राज्याची आर्थिक रचना वैविध्यपूर्ण असून, त्यामध्ये कृषी - १४%,उत्पादन-१६% आणि सेवा क्षेत्र - ५९% असे एकूण मूल्यवर्धनामध्ये योगदान आहे. आर्थिक वर्ष २०१४ मधील युएसडी ४६ अब्ज पासून आर्थिक वर्ष २०२२ मध्ये युएसडी ६४ अब्ज एवढया बाजारमूल्यासह उत्पादन क्षेत्राने लक्षणीय वाढ दर्शविली असून रोजगार निर्मिती, मूल्यवर्धन, रिअल इस्टेट आणि सेवा यांसारख्या संबंधित उद्योगांमधील वाढीमध्ये उत्पादन क्षेत्र महत्त्वपूर्ण भूमिका बजावत आहे.

महाराष्ट्र हे भारतातील दुसरे सर्वात मोठे निर्यातदार राज्य असून, सन २०२२-२३ या आर्थिक वर्षामध्ये युएसडी २३ अब्ज इतक्या निर्यातीसह देशाच्या एकूण निर्यातीमध्ये राज्याचा १७% वाटा आहे. महाराष्ट्रातून यूएसए, यूएई, हाँगकाँग, बेल्जियम, यूके, चीन, सिंगापूर इत्यादी देशांमध्ये प्रामुख्याने निर्यात केली जाते. सन २०२२-२३ या आर्थिक वर्षामध्ये राज्याने थेट परकीय गुंतवणूकीमध्ये (FDI)आपले सर्वोच्च स्थान कायम ठेवले आहे. एप्रिल २०२२ ते मार्च २०२३ या कालावधीदरम्यान महाराष्ट्रात एकूण रु. १,१८,४२२/- कोटी इतके FDI प्राप्त झाले आहे. जे देशातील एकूण परकीय गुंतवणूकीच्या (FDI) २९ टक्के इतके आहे. राज्याची विकास उद्दिष्ट्ये आत्मनिर्भर भारत मिशनशी सुसंगत करुन राज्यातील लॉजिस्टिक क्षेत्राचा विकास देशाच्या एकूण आर्थिक प्रगतीला पुरक ठरेल. सन २०२८ पर्यंत $ १ ट्रिलियन अर्थव्यवस्था साध्य करण्याच्या उद्दिष्टाच्या पूरक कार्यवाहीअंतर्गत राज्य नवीन उद्योग, औद्योगिक उद्याने आणि समर्पित कॉरिडॉरच्या स्थापनेला सक्रियपणे प्रोत्साहन देत आहे.

सध्या भारतातील लॉजिस्टिक क्षेत्राचा भारताच्या सकल देशांतर्गत उत्पादनामध्ये (GDP) १४ % वाटा असून लॉजिस्टिक क्षेत्र २.२ कोटी लोकांना रोजगार पुरवते. देशामध्ये वार्षिक ४.६ अब्ज टन उत्पादनाची वाहतूक व हाताळणी या करिता रु. ९.५ लाख कोटीं इतका खर्च येतो. महाराष्ट्राचा यामध्ये मोठा वाटा असून, राज्यात १७,७५७ किमी लांबीचे राष्ट्रीय महामार्ग व २८,४६१ किमी लांबीच्या राज्य महामार्गासह राज्यामध्ये पायाभूत सुविधांचे विस्तीर्ण जाळे आहे. तसेच राज्यामध्ये ११,६३१ किमी चे रेल्वेचे जाळे असून त्याअंतर्गत ५४८ रेल्वे गुड्स शेड्सचा समावेश आहे. सागरी आणि हवाई जोडणी अंतर्गत राज्यामध्ये २ मोठी व ४८ लहान बंदरे, ५३ आंतरदेशीय कन्टेनर डेपो आणि कन्टेनर फ्रेट स्टेशन, ८ खाजगी

माल वाहतूक टर्मिनल आणि ११ एअर कार्गो टर्मिनल्स या सक्षम पायाभूत सुविधा उपलब्ध आहेत. राज्यामध्ये २.२३ एमएमटीपीए इतकी गोदाम क्षमता, १.०३ एमटीपीए इतकी शीतगृह सुविधा आणि १३२० दशलक्ष टनची शिंपीग पोर्टची क्षमता आहे. कौशल्य विकासाकरिता राज्यामध्ये ११६ पेक्षा अधिक लॉजिस्टिक प्रशिक्षण केंद्रे आहेत.

विकसित राष्ट्रांच्या तुलनेत भारतातील लॉजिस्टिकवर जास्त होणारा खर्च ही चिंतेची बाब आहे. देशातील लॉजिस्टिकवर होणारा खर्च कमी करण्याकरीता प्रभावी धोरणात्मक हस्तक्षेप महत्वाचे असून बहुविध वाहतूक व्यवस्था, उत्कृष्ट दर्जाचे रस्ते आणि बंदर पायाभूत सुविधा, वितरण, वाहतूक आणि साठवण यांच्याशी संबंधित कामांमध्ये प्रगत तंत्रज्ञानाचा वापर या बाबी लॉजिस्टीक खर्च कमी करण्यास सहाय्यभूत ठरणार आहे. देशभरात लॉजिस्टिक परिसंस्था सुधारण्यासाठी विविध उपक्रम घेतले जात असून, त्यात केंद्र शासनाच्या पीएम गति शक्ती - २०२१ व नॅशनल लॉजिस्टीक पॉलीसी -२०२२ इत्यादी उपक्रमांचा समावेश आहे.

राज्यामध्ये कार्यक्षम एकात्मिक लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधेच्या निर्मितीद्वारे स्थानिक लॉजिस्टीक उद्योगांच्या स्पर्धात्मतेमध्ये वाढ करुन तसेच लॉजिस्टीकचा वेळ आणि खर्च कमी करण्यावर भर देवून, महाराष्ट्राला जागतिक दर्जाचे लॉजिस्टिक हब आणि आघाडीचे केंद्र म्हणून स्थापित करण्याचा या धोरणाचा मानस आहे. महाराष्ट्र आर्थिक सल्लागार समिती-२०२३ च्या अहवालानुसार सन २०२८ पर्यंत राज्याची अर्थव्यवस्था $ १ ट्रिलियन एवढी साध्य करण्याकरीता उद्दिष्ट निश्चित करण्यात आले आहे. तसेच राज्याचे सन २०२८ पर्यंत $ १ ट्रिलियन अर्थव्यवस्था गाठण्याचे उद्दिष्ट साध्य करण्यात लॉजिस्टीक धोरण महत्वपूर्ण भूमिका बजावेल. यासोबत देशांतर्गत व परदेशी गुंतवणूक आकर्षित करणे आणि आधुनिक तंत्रज्ञानाच्या वापराद्वारे शाश्वत विकासाला प्रोत्साहन देणे या धोरणाच्या उद्दिष्टासह महाराष्ट्र राज्याचे लॉजिस्टीक धोरण-२०२४ जाहीर करण्याची बाब शासनाच्या विचाराधीन होती.

<u>शासन निर्णय:-</u>

महाराष्ट्र राज्याचे लॉजिस्टीक धोरण-२०२४ चे उद्दीष्ट पुढील १० वर्षातील विकासाला समोर ठेवून तयार करण्यात आले आहे. राज्याची लॉजिस्टीक क्षेत्रातील कामगिरी वाढवून सन २०२८ पर्यंत राज्याची अर्थव्यवस्था $ १ ट्रिलियन एवढी साध्य करण्याकरिता राज्यामध्ये लॉजिस्टीक क्षेत्रातील पायाभूत सुविधांची निर्मीती व बळकटीकरण करणे, नाविन्यपूर्ण तंत्रज्ञान व शाश्वत उपक्रमाचा प्रसार करणे, लॉजिस्टीक पार्क विकासकांसाठी प्रोत्साहने, लॉजिस्टीक क्षेत्रातील एकल घटकांना प्रोत्साहने, लॉजिस्टीक सुविधांकरिता संस्थात्मक उभारणी करणे, कौशल्य विकास आणि क्षमता निर्माण करणे, लॉजिस्टीक क्षेत्राच्या उपक्रमांसाठी व्यवसाय सुलभता (Ease of Doing Business) तसेच लॉजिस्टीक क्षेत्राअंतर्गत येणाऱ्या घटकांसाठी राज्य शासनाच्या व केंद्र शासनाच्या इतर धोरणांचे अभिसरण करणे, या बाबींवर विशेष भर देणे आवश्यक आहे. या सर्व बाबी साकल्याने विचारात घेवून सर्वसमावेशक असे महाराष्ट्र राज्याचे लॉजिस्टीक धोरण -२०२४ तयार करण्यात आले असून राज्य मंत्रीमंडळाच्या दिनांक ०७/०८/२०२४ रोजी संपन्न झालेल्या बैठकीत सदर धोरणावर सखोल व सविस्तर चर्चा करुन मान्यता देण्यात आली आहे. त्यानुसार महाराष्ट्र राज्याचे लॉजिस्टीक धोरण-२०२४ यांस या शासन निर्णयाव्दारे मान्यता देण्यात येत आहे. महाराष्ट्र राज्याचे लॉजिस्टीक धोरण-२०२४ **मराठी "परिशिष्ट-१", इंग्रजी "परिशिष्ट-२"** सोबत जोडले आहे.

२. सदर धोरणाच्या अनुषंगाने मा. मंत्रिमंडळाकडून पुढीलप्रमाणे निर्णय घेण्यात आले:-

i) महाराष्ट्र राज्याचे लॉजिस्टीक धोरण-२०२४ च्या मराठी व इंग्रजी धोरणासह शासन निर्णयास मान्यता देण्यात येत आहे.

ii) धोरण कालावधीत राज्यात १०,००० एकरहून अधिक क्षेत्रावर समर्पित लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधा विकसित करण्यासाठी २५ जिल्हा लॉजिस्टीक नोड्स (प्रत्येकी १०० एकर),५ प्रादेशिक लॉजिस्टीक हब (प्रत्येकी ३०० एकर), ५ राज्य लॉजिस्टीक हब (प्रत्येकी ५०० एकर), १ नॅशनल लॉजिस्टीक मेगा हब (१५०० एकर) व १ आंतरराष्ट्रीय लॉजिस्टीक मेगा हब (२००० एकर) विकसित करण्यास मान्यता देण्यात यावी.

iii) महाराष्ट्राचे लॉजिस्टीक धोरण-२०२४ अंतर्गत लॉजिस्टीक नोडस तसेच लॉजिस्टीक हबच्या पायाभूत सुविधा प्रकल्प राबविण्याकरिता (कार्यक्रम खर्च) रु. ७,००० कोटी तसेच लघु, मोठे, विशाल, अतिविशाल, एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स करीता (अनिवार्य खर्च) भांडवली अनुदानासाठी रु. ६३५ कोटी तसेच एकल घटकांना व्याज दर अनुदान व तंत्रज्ञान सहाय्यसाठी द्यावयाच्या प्रोत्साहनांकरिता (अनिवार्य खर्च) रु. ६७५ कोटी या बाबी अंतर्गत नवीन दोन स्वतंत्र लेखाशिर्ष निर्माण करुन, प्रस्तुत धोरणाच्या अंमलबजावणीसाठी धोरण कालावधीत एकूण रु. ८३१० कोटी एवढी तरतूद उपलब्ध करुन देण्यास मान्यता प्रदान करण्यात यावी.

iv) सदर धोरणाच्या अंमलबजावणीसाठी आर्थिक वर्ष २०२४-२५ पासून अनुक्रमांक (iii) येथे नमुद दोन स्वतंत्र लेखाशिर्षाद्वारे कार्यक्रम खर्चाकरिता अतिरिक्त रु. १४०० कोटी व अनिवार्य खर्चाकरिता अतिरिक्त रु.२६२ कोटी वार्षिक तरतुद उपलब्ध करुन देण्यास मान्यता प्रदान करण्यात यावी.

v) महाराष्ट्र लॉजिस्टीक धोरण २०२४ अंतर्गत येणाऱ्या बहुमजली, लघु, मोठे, विशाल, अतिविशाल लॉजिस्टीक पार्क यासह एकल/स्वतंत्र घटकांना धोरणात नमूद केलेल्या बिगर वित्तिय प्रोत्साहने देय करण्याकरीता मान्यता देण्यात यावी.

vi) व्यवसाय सुलभतेच्या दृष्टीने लॉजिस्टीक क्षेत्रातील एमएसएमईंना जमिनीची किंमत वगळून रु.५० कोटी मर्यादेपर्यंत स्थिर भांडवली गुंतवणूक मर्यादा असणाऱ्या घटकांना कोणत्याही प्रकारच्या पूर्व परवानगी पासून सूट देण्यास मान्यता प्रदान करण्यात यावी.

vii) प्रस्तुत धोरणाच्या अनुषंगाने सन २०२४-२५ ते २०२५-२६ या आर्थिक वर्षात आवश्यक भूसंपादन/ पायाभूत सुविधांसाठीचा खर्च महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाकडून करण्यात येईल. उर्वरीत धोरण कालावधीसाठी आवश्यक वित्तीय तरतूद राज्य शासनाकडून उपलब्ध करुन देण्यात यावी.

३. मा.मंत्रीमंडळाने दिलेली मान्यता विचारात घेवून, या शासन निर्णयातील संबंधित तरतूदींच्या संदर्भात मंत्रालयीन विविध विभागांकडून स्वतंत्रपणे शासन निर्णय/अधिसूचना तातडीने निर्गमित करणे आवश्यक आहे. त्यासंबंधीत यादी या शासन निर्णयासोबतच्या "**प्रपत्र-अ**" मध्ये नमूद करण्यात आली असून **स्तंभ-२** मधील या धोरणातील परिच्छेदामधील नमूद निर्णय विचारात घेवून, **स्तंभ-४** मध्ये नमूद केलेल्या विभागाकडून तत्संबधी आदेश/मार्गदर्शक तत्वे/शासन निर्णय/विकास नियंत्रण नियमावलीत सुधारणा अधिसूचना निर्गमित करण्याबाबत कार्यवाही करण्यात येईल. या धोरणानुसार सर्व संबंधित विभागाने आवश्यक ते आदेश/अधिसूचना तातडीने निर्गमित करावेत.

४. सदर शासन निर्णय दिनांक ०७/०८/२०२४ रोजी मा. मंत्रिमंडळाने दिलेल्या मान्यतेनुसार निर्गमित करण्यात येत आहे.

५. सदर शासन निर्णय महाराष्ट्र शासनाच्या www.maharashtra.gov.in या संगणक संकेतस्थळावर प्रसिध्द करण्यात आले असून त्याचा संगणक संकेतांक २०२४०८२६१०३९१९२०१० असा आहे. हे शासन ज्ञापन डिजिटल स्वाक्षरीने साक्षांकित करुन काढण्यात येत आहे.

महाराष्ट्राचे राज्यपाल यांच्या आदेशानुसार व नावाने,

SANJAY SHAMKANT DEGAONKAR

Digitally signed by SANJAY SHAMKANT DEGAONKAR
DN: c=IN, o=GOVERNMENT OF MAHARASHTRA, ou=INDUSTRIES ENERGY AND LABOUR DEPARTMENT,
2.5.4.20=de0a2ca7914a3c02f24aa23655f609f41f2d36b0ec57da4c71f19aaf08230a79, postalCode=400032, st=Maharashtra, serialNumber=56CF8C8577584ADC42F070185C585C41084CC34F6683553D21CCACBFA33D4D1F, cn=SANJAY SHAMKANT DEGAONKAR
Date: 2024.08.26 12:05:43 +05'30'

(संजय देगांवकर)
सह सचिव (उद्योग), महाराष्ट्र शासन

प्रत,

१. मा.मुख्य सचिव, महाराष्ट्र शासन, मंत्रालय, मुंबई.
२. मा.मुख्यमंत्री यांचे अपर मुख्य सचिव,मुख्यमंत्री सचिवालय, मंत्रालय, मुंबई.
३. मा.उप मुख्यमंत्री (गृह) यांचे प्रधान सचिव,मंत्रालय,मुंबई.
४. मा.उप मुख्यमंत्री (वित्त व नियोजन) यांचे प्रधान सचिव, मंत्रालय,मुंबई.
५. मा.मंत्री (उद्योग) यांचे खाजगी सचिव, मंत्रालय, मुंबई.
६. मा.मंत्री (सर्व) यांचे खाजगी सचिव, मंत्रालय, मुंबई.
७. मा.अध्यक्ष, विधानसभा यांचे खाजगी सचिव, महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय, विधानभवन, मुंबई.
८. मा.सभापती, विधानपरिषद यांचे खाजगी सचिव, महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय,विधानभवन, मुंबई.
९.मा.उपाध्यक्ष, विधानसभा यांचे खाजगी सचिव, महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय, विधानभवन,मुंबई.
१०.मा.उपसभापती, विधान परिषद यांचे खाजगी सचिव, महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय, मुंबई.
११.मा.विरोधी पक्षनेता,महाराष्ट्र विधानसभा यांचे खाजगी सचिव, महाराष्ट्र विधानमंडळ सचिवालय, विधानभवन, मुंबई.
१२.मा.विरोधी पक्षनेता,महाराष्ट्र विधान परिषद यांचे खाजगी सचिव, महाराष्ट्र विधान मंडळ सचिवालय,विधानभवन, मुंबई.
१३.अपर मुख्य सचिव (वित्त), वित्त विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१४.अपर मुख्य सचिव (महसूल), महसूल व वन विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१५.अपर मुख्य सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१६. अपर मुख्य सचिव, नियोजन विभाग,मंत्रालय, मुंबई
१७. अपर मुख्य सचिव, सहकार व पणन विभाग, मंत्रालय,मुंबई
१८. अपर मुख्य सचिव (ऊर्जा), उद्योग,ऊर्जा,कामगार व खनिकर्म विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
१९. अपर मुख्य सचिव (परिवहन), गृह विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
२०. प्रधान सचिव (नवि-१), नगर विकास विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
२१. प्रधान सचिव (नवि-२), नगर विकास विभाग,मंत्रालय,मुंबई.
२२. प्रधान सचिव (वने), महसूल व वन विभाग,मंत्रालय,मुंबई.
२३. प्रधान सचिव (कामगार), उद्योग,ऊर्जा,कामगार व खनिकर्म विभाग, मंत्रालय, मुंबई.

२४. प्रधान सचिव, पर्यावरण व वातावरणीय बदल विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
२५. प्रधान सचिव, कृषि विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
२६. प्रधान सचिव (विमानचालन), सामान्य प्रशासन विभाग, मंत्रालय,मुंबई
२७. सचिव, कौशल्य विकास, रोजगार, उद्योजकता व नाविन्यता विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
२८. महानगर आयुक्त, मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण, वांद्रे (पूर्व), मुंबई.
२९. विकास आयुक्त (उद्योग), उद्योग संचालनालय, नवीन प्रशासकीय इमारत, मुंबई.
३०. मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ, अंधेरी (पूर्व), मुंबई.
३१. सर्व महानगरपालिका आयुक्त.
३२. व्यवस्थापकीय संचालक, महाराष्ट्र राज्य वीज वितरण कंपनी लिमिटेड, मुंबई.
३३. व्यवस्थापकीय संचालक, शहर औद्योगिक विकास महामंडळ, मुंबई.
३४. विभागीय आयुक्त, कोकण/पुणे / नाशिक / नागपूर/ औरंगाबाद/ अमरावती.
३५. महानिरीक्षक, नोंदणी व नियंत्रक, मुद्रांक शुल्क, पुणे.
३६. निमंत्रक, उद्योग मित्र, मुंबई.
३७. उप महानिरीक्षक,मुद्रांक शुल्क, मुंबई.
३८. मंत्रालयीन विभागातील सर्व सह सचिव/उप सचिव/अवर सचिव/कक्ष अधिकारी.
३९. कक्ष अधिकारी (महसूल-१), महसूल व वन विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
४०. मा.मुख्य सचिव यांचे वरिष्ठ स्वीय सहाय्यक, मंत्रालय, मुंबई.
४१. प्रधान सचिव (उद्योग) यांचे स्वीय सहाय्यक, उद्योग, ऊर्जा, कामगार व खनिकर्म विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
४२. सह सचिव (उद्योग-२) यांचे स्वीय सहाय्यक, उद्योग, ऊर्जा, कामगार व खनिकर्म विभाग, मंत्रालय, मुंबई.
४३. निवड नस्ती (उद्योग-२)

महाराष्ट्र राज्याचे लॉजिस्टीक धोरण -२०२४ (शासन निर्णय उद्योग, ऊर्जा, कामगार व खनिकर्म विभाग क्र. मऔधो-२०२३/प्र.क्र.२२३/उद्योग-२, दिनांक २६/०८/२०२४ सोबतचे प्रपत्र)

<u>प्रपत्र - अ</u>

अ.क्र.	सोबतच्या धोरणातील परि. क्रमांक	कार्यवाही विषय	कार्यवाही अपेक्षित संबंधित विभागाचे नाव
१	२	३	४
१	३.१	झोन-१ व २ मध्ये स्थापित होणाऱ्या सर्व प्रकारच्या वर्गीकृत (लघु, मोठे, विशाल, अतिविशाल व बहुमजली) लॉजिस्टीक पार्कची तसेच एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्सची उभारणी करणे.	**नगर विकास विभाग (नवि-१)**
	३.२(I)	झोन-१, २ व ३ मध्ये स्थापित बहुमजली, लघु, मोठे, विशाल व अतिविशाल लॉजिस्टीक पार्कसाठी अतिरिक्त चटई क्षेत्र निर्देशांक	
	३.२(III)	ग्राऊंड कव्हरेज मध्ये सवलत.	
	३.२(IV)	झोन निर्बंधामध्ये शिथीलता.	
	३.२(V)	उंचीच्या निर्बंधामध्ये शिथीलता.	
		• प्रस्तावित लॉजिस्टिक घटक, पार्क व एकात्मिक ट्रक टर्मिनल यांचे आराखडे मंजूर करण्यासाठी सुलभता • लॉजिस्टिक धोरणा अंतर्गत आवश्यक मंजूऱ्यांसाठी सुलभ सुविधा • सिडको क्षेत्रांतर्गत लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधांच्या उभारणीकरिता सहाय्य. • मुंबई महानगर प्रदेश विकास प्राधिकरण क्षेत्रांतर्गत लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधांच्या उभारणीकरिता सहाय्य	
	४ मधील तक्ता	**लॉजिस्टीक क्षेत्रातील एकल/स्वतंत्र घटकांना प्रोत्साहने अंतर्गत सहाय्य आणि सुविधा** II. अतिरिक्त चटई क्षेत्र निर्देशांक IV. उच्च ग्राउंड कव्हरेज. V. झोन निर्बंधांवर शिथिलता. VI. उंचीच्या निर्बंधांवर शिथिलता.	
	५.५	लॉजिस्टीक पार्कच्या विकासासाठी पात्र अनुज्ञेय झोन्स	
२	४ मधील तक्ता	• एमएसएमई प्रवर्गातील कोअर लॉजिस्टीक प्रक्रीया/सुविधामध्ये गुंतलेल्या एकल/स्वतंत्र घटकांकरीता मुद्रांक शुल्क सवलत	**महसूल विभाग (नोंदणी व मुद्रांक)**
		• लॉजिस्टिक पार्क, लॉजिस्टीक क्षेत्रातील एकल/स्वतंत्र घटक व एकात्मिक टर्मीनल उभारण्यासाठी योग्य जमीन उपलब्ध करुन देणे • प्रकल्पांच्या जलद उभारणीकरिता नियमांचे सुलभीकरण	

३	**३.१.२**	**औद्योगिक दराने वीज पुरवठा.** • महाराष्ट्र लॉजिस्टीक धोरण २०२४ अंतर्गत पात्र व मंजूर लॉजिस्टिक पार्कसाठी (उद्यानासाठी) व्यवसायीक सुविधांव्यतिरिक्त इतर उपक्रमांसाठी औद्योगिक दराने वीज आकारणी करणे. • महाराष्ट्र विद्युत नियामक कंपनीच्या तरतुदीनुसार, पॉवर डिस्ट्रिब्युशन फ्रँचायझी मॉडेल मंजूर लॉजिस्टिक पार्कसाठी स्वीकारणे. • अपारंपरिक ऊर्जा स्त्रोत वापरून विजेचे उत्पादन, लॉजिस्टिक पार्कसाठी त्याचे वितरण आणि विक्री करण्यास परवानगी देणे. • राज्याच्या हरित उपक्रमांतर्गत हरित लॉजिस्टिक पार्कला प्रोत्साहन देण्यासाठी या प्रकारच्या उद्यानांना १०% अतिरिक्त प्रोत्साहन देणे. • लॉजिस्टिक पार्कना MERC मधील प्रचलित तरतुदींनुसार, ओपन ऍक्सेस ऑफ पॉवर अंतर्गत इतर कोणत्याही वीज निर्मिती कंपनीकडून वीज खरेदी करण्याची परवानगी देणे. • ट्रान्समिशन लाईन्सपासून सबस्टेशन/स्विचिंग स्टेशनपर्यंत लाईन-इन-लाइन-आउट करण्याची परवानगी देणे. • लॉजिस्टिक पार्क्सना २४X७ अखंडीत वीज पुरवठा उपलब्ध करून देणे.	**ऊर्जा विभाग**
४	**३.२ (VI)**	लॉजिस्टीक वेअरहाऊस, MMLPs, CFS आणि डिलिव्हरी सेवेशी संबंधित इतर घटक/पार्कना कामगार विभाग आणि इतर संबंधित प्राधिकरणांनी विहित केलेल्या सुरक्षा नियमांच्या पालनाच्या अधिन राहून २४x७ कार्यरत रहाणेसाठी परवानगी देणे.	**कामगार विभाग**
		प्रस्तुत धोरणांतर्गत पात्र घटकांना विविध कामगार कायद्याखाली फायदे मिळणे	
५	**३.२(VII)**	कुशल मनुष्यबळ निर्माण करण्यासाठी कौशल्य व उद्योजकता विकासासाठी सहाय्य करणे.	**कौशल्य विकास, रोजगार, उद्योजकता व नाविन्यता विभाग**
	७	कौशल्य विकास आणि क्षमता निर्माण.	
६		• लॉजिस्टीक सेवेच्या पायाभूत सुविधा अद्ययावत करणे. • राज्यस्तरीय संनियंत्रण समितीने सोपवलेले प्रकल्प / उपक्रम हाती घेणे	**सार्वजनिक बांधकाम विभाग**

७	**३.१.४**	• महाराष्ट्र ईव्ही धोरणांतर्गत पात्र घटकांना माल वाहकांसाठी धोरणांतर्गत नमूद प्रोत्साहने. • महाराष्ट्र लॉजिस्टिक पार्क विकासकांना किमान ५० हायब्रीड किंवा प्लग-इन-इलेक्ट्रिक किंवा इलेक्ट्रिक कार्गो वाहने ज्यांची किमान लोड क्षमता प्रति वाहन किमान १ मेट्रिक टन आहे यांच्या खरेदीसाठी १००% रोड टॅक्स सवलत • औद्योगिक धोरण २०१९ च्या परि. ११ मध्ये सूचीबद्ध केल्यानुसार हरित आणि शाश्वत उपक्रम हाती घेणाऱ्या लॉजिस्टिक पार्क विकासकांसाठी हरित औद्योगिकीकरण सहाय्य	**परिवहन विभाग**
८	**२.२.१**	ग्रीन लॉजिस्टीक अंतर्गत वाहतूक प्रोत्साहने.	**पर्यावरण विभाग तसेच महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण मंडळ**
	३.१.४	ग्रीन लॉजिस्टीक सहाय्य (नवीन घटक / विद्यमान घटक: ग्रीन लॉजिस्टीक उपक्रमांना प्रोत्साहने.	
		• धोरणाचे लक्षांक या अंतर्गत, "लॉजिस्टीक क्षेत्रांतर्गत विविध कार्य टप्प्यातील उपक्रमांमध्ये हरित उपक्रमाव्दारे कार्बन उत्सर्जन कमी करणे. • विशाल आणि अतिविशाल लॉजिस्टिक हब करिता पर्यावरण संबंधित मंजूऱ्यांची सुविधा	
९		• महाराष्ट्राचे लॉजिस्टीक पार्क धोरण-२०२४ अंतर्गत लॉजिस्टीक क्षेत्रातील प्रस्तावित लॉजिस्टीक हबच्या पायाभूत सुविधा प्रकल्प राबविण्याकरिता (कार्यक्रम खर्च) तसेच लघु, मोठे, विशाल, अतिविशाल, एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स करीता (अनिवार्य खर्च) तसेच एकल घटकांना व्याज दर अनुदान व तंत्रज्ञान सहाय्यसाठी दयावयाच्या प्रोत्साहनांकरिता (अनिवार्य खर्च) धोरण कालावधीत एकूण नमूद निधीची तरतूद करणे. तसेच सन २०२४-२५ या आर्थिक वर्षाकरीता निधी उपलब्ध करुन देणे. • या बाबी अंतर्गत कार्यक्रम व अनिवार्यासाठी नवीन दोन स्वतंत्र लेखाशिर्ष निर्माण करणे.	**वित्त विभाग**
१०		• महाराष्ट्राचे लॉजिस्टीक पार्क धोरण-२०२४ अंतर्गत लॉजिस्टीक क्षेत्रातील प्रस्तावित लॉजिस्टीक हबच्या पायाभूत सुविधा प्रकल्प राबविण्याकरिता (कार्यक्रम खर्च) तसेच लघु, मोठे, विशाल, अतिविशाल, एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स करीता (अनिवार्य खर्च) तसेच एकल घटकांना व्याज दर अनुदान व तंत्रज्ञान सहाय्यसाठी दयावयाच्या प्रोत्साहनांकरिता (अनिवार्य खर्च) धोरण कालावधीत नमूद एकूण निधीची तरतूद करणे. तसेच सन २०२४-२५ या आर्थिक वर्षाकरीता निधी उपलब्ध करुन देणे. • या बाबी अंतर्गत कार्यक्रम नवीन स्वतंत्र लेखाशिर्ष निर्माण करणे.	**नियोजन विभाग**

११		• लॉजिस्टीक पार्क व एकात्मिक टर्मीनल उभारण्यासाठी योग्य जमीन उपलब्ध करुन देणे. • प्रकल्पांच्या जलद उभारणीकरिता नियमांचे सुलभीकरण.	**वन विभाग**
१२		• विशिष्ट ठिकाणी कृषी क्षेत्र, प्रमुख पिके, निर्यात वस्तूंच्या संदर्भात गुंतवणूकदारांसाठी डेटाबेसची उपलब्धता. • संपूर्ण महाराष्ट्रात कृषी गोदामे आणि शीतगृहांचा डेटाबेस • लॉजिस्टीक धोरणाचे फायदे शेतकरी उत्पादक कंपन्यांना देण्यासाठी सुविधा.	**कृषी विभाग**
१३		• एपीएमसी मार्केटशी परस्पर जोडणी सुविधा • सहकारी तत्वावर नवीन गोदामे आणि शीतगृहांसाठी सुविधा • संपूर्ण महाराष्ट्रात गोदामे आणि शीतगृहांचा डेटाबेस • प्रस्तावित लॉजिस्टीक पार्क व घटकांतर्गत गोदामे आणि संबंधित उपक्रमांच्या उभारणीकरिता सुविधा.	**सहकार व पणन**
१४		• कार्गो दळणवळणासाठी लॉजिस्टिक पार्क वर एअर स्ट्रिप्सच्या विकसनासाठी सुविधा.	**सा.प्र.वि. (विमानचलन)**
१५		महानगर पालिका/नगरपालिका/नगरपंचायती क्षेत्रात स्थापित होणाऱ्या लॉजिस्टीक पार्ककरीता नागरी स्थानिक स्वराज्य संस्थाकडून आवश्यक त्या सुविधा पुरविणे.	**न.वि.वि. (नवि-२)**
१६		• योजनांची राज्यभरात अंमलबजावणी • प्राप्त प्रस्तावांना मंजूरी. • राज्यस्तरीय अधिकार प्राप्त समितीला (SLEC) प्रगतीबद्दल वेळोवेळी अवगत करणे. • धोरणाची उद्दीष्टे साध्य करण्यासाठी धोरणाचा नियमित व मध्यावर्ती आढावा घेणे.	**उद्योग विभाग**
१७	**१.९**	लॉजिस्टीक पार्कच्या उभारणीकरीता पायाभूत सुविधा उपलबध करुन देणे.	**महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ**
१८	**१.१०**	अंमलबजावणी प्राधिकरण.	**विकास आयुक्त तथा अध्यक्ष मैत्री**
	३.१	लॉजिस्टीक पार्कसना वित्तीय प्रोत्साहने.	
	३.२	लॉजिस्टीक पार्कसना बिगर वित्तीय प्रोत्साहने.	
	३.२(I) (VII)	कौशल्य व उद्योजकता विकासासाठी सहाय्य.	
	४	लॉजिस्टीक क्षेत्रातील एकल/स्वतंत्र घटकांना प्रोत्साहने.	
	५.१	लॉजिस्टीक क्षेत्रातील एमएसएमईना (जमिन किंमत वगळून रु.५० कोटी गुंतवणूक मर्यादा असणारे घटक) कोणत्याही प्रकारच्या पूर्वपरवानगी पासून सूट.	
	५.२	लॉजिस्टीक घटकांसाठी मैत्री कक्षामार्फत मदत व मार्गदर्शन.	
		लॉजिस्टीक समस्यांचे निराकरण करण्यासाठी स्वतंत्र कक्ष उभारणे.	

	६	केंद्र व राज्य शासनाच्या इतर धोरणांचे व कार्यक्रमांचे अभिसरण	
	७	कौशल्य विकास व क्षमता निर्माण.	
	५.७	लॉजिस्टीक क्षेत्राच्या संबंधी राज्य शासनाच्या विविध विभागाची अद्ययावत माहीती, डेटा उपलब्धी यासाठी स्वतंत्र लॉजिस्टीक पोर्टल निर्मीती करुन त्याचे केंद्र शासनाच्या युलिप (ULIP) पोर्टल समवेत संलग्नीकरण करण्यात यावे.	
	८ (ब)	उद्योग संचालनालयाकडून प्राप्त झालेल्या प्रस्तावांचे मूल्यांकन करून अंतिम मंजुरीसाठी राज्यस्तरीय अधिकारप्राप्त समितीकडे शिफारसीसह पाठविणे.	

महाराष्ट्र शासन

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण 2024



अनुक्रमणिका

प्रस्तावना:-

महाराष्ट्र हे भारतातील आघाडीचे राज्य असून देशाच्या आर्थिक वाढीमध्ये निर्णायक भूमिका बजावते. देशाच्या सकल देशांतर्गत उत्पादन (GDP) मध्ये राज्याचे योगदान सुमारे १४% आहे. महाराष्ट्राने सन २०२८ पर्यंत $१ ट्रिलियन सकल देशांतर्गत उत्पादन गाठण्याचे उद्दिष्ट ठेवले असून, देशाच्या $५ ट्रिलियन अर्थव्यवस्थेच्या निर्धारित लक्ष्यात राज्य २०% योगदान देईल.सुमारे ८-९% च्या ऐतिहासिक नाममात्र मिश्रीत वार्षिक वृध्दी दर (CAGR) सह भारताचे $५ ट्रिलियनचे अर्थव्यवस्थेचे उद्दिष्ट साध्य करण्यास महाराष्ट्र राज्य सक्षम आहे.

महाराष्ट्र हे क्षेत्रफळाच्या दृष्टीने भारतातील तिसरे सर्वात मोठे राज्य आहे आणि लोकसंख्येनुसार दुसऱ्या क्रमांकाचे मोठे राज्य आहे, ज्यामध्ये ४५% पेक्षा जास्त नागरीकरण झाले आहे. महाराष्ट्र हे रु. २७,११,६८५ कोटीच्या उच्च सकल राज्य देशांतर्गत उत्पादनासह (GSDP) भारतातील सर्वात औद्योगिक राज्य म्हणून अग्रेसर आहे. राज्य देशाच्या एकूण ढोबळ मूल्यवर्धित मूल्यामध्ये १५.१% योगदान देऊन राष्ट्रीय अर्थव्यवस्थेत महत्वपूर्ण भूमिका बजावते. महाराष्ट्र राज्याचे कामगारांच्या वेतनाच्या बाबतीत द्वितीय तसेच कर्मचाऱ्यांच्या बाबतीत देशात तिसरे स्थान आहे. राज्याची आर्थिक रचना वैविध्यपूर्ण असून, कृषी, उत्पादन आणि सेवा क्षेत्रांचा एकूण मूल्यवर्धनामध्ये अनुक्रमे १४%, १६% आणि ५९% योगदान आहे.

आर्थिक वर्ष २०१४ मधील युएसडी ४६ अब्ज पासून आर्थिक वर्ष २०२२ मध्ये युएसडी ६४ अब्ज एवढया बाजारमूल्यासह उत्पादन क्षेत्राने लक्षणीय वाढ दर्शविली असून, रोजगार निर्मिती, मूल्यवर्धन आणि रिअल इस्टेट तसेच सेवा यांसारख्या संबंधित उद्योगांमधील वाढीमध्ये उत्पादन क्षेत्र हे महत्त्वपूर्ण भूमिका बजावते. महाराष्ट्र राज्य हे ऑटोमोबाईल, इलेक्ट्रॉनिक्स, फार्मास्युटिकल्स, टेक्सटाइल, लॉजिस्टिक आणि आयटी यासारख्या प्रमुख क्षेत्रात नावीण्यता, उत्पादकता आणि रोजगार निर्मितीद्वारे भारताच्या आर्थिक विकासाला चालना देण्यासाठी क्षमता वाढवित आहे.

महाराष्ट्रातील कृषी क्षेत्र विस्तीर्ण असून, राज्यात भात, ज्वारी, बाजरी, गहु, तुर, मुग, उडीद, हरभरा आणि इतर डाळी ही प्रमुख पिके घेतली जातात. राज्य हे तेलबियांचे प्रमुख उत्पादक असून भुईमूग, सूर्यफूल आणि सोयाबीन या तेल बियांशिवाय राज्यात कापूस,उस, हळद आणि भाजीपाला ही महत्वाची नगदी पिके घेतली जातात. कृषी व कृषी पुरक क्षेत्र हे राज्याच्या आर्थिक क्षमतेमध्ये महत्वपूर्ण सहभाग नोंदवित असून, सन २०२८ पर्यंत सदर क्षेत्राचा राज्याच्या एकूण उत्पादनात सध्याच्या ४५ बिलियन डॉलर (रु.३.१६ लाख कोटी) पासून १०६ बिलियन डॉलर (रु. ७.४ लाख कोटी) इतकी भर टाकेल.

महाराष्ट्र हे भारतातील दुसरे सर्वात मोठे निर्यातदार राज्य असून आर्थिक वर्ष २०२२-२३ मध्ये USD ७३ अब्ज इतक्या निर्यातीसह देशाच्या एकूण निर्यातीमध्ये राज्याचा १७% वाटा आहे. महाराष्ट्रात एकूण ३७ विशेष आर्थिक क्षेत्रे (SEZ), ८ कृषी निर्यात क्षेत्रे आणि २७ औद्योगिक उद्याने असून सदर सुविधा राज्यातील निर्यात- केंद्रित पायाभूत सुविधा अधोरेखित करतात. महाराष्ट्रातून यूएसए, यूएई, हाँगकाँग, बेल्जियम, यूके, चीन, सिंगापूर या देशांमध्ये प्रामुख्याने निर्यात केली जाते.

उत्पादन, सेवा आणि कृषी यासारख्या महत्वाच्या क्षेत्रामधील आर्थिक वाढीसह व्यापक शहरीकरण आणि औद्योगिकीकरण ही राज्याची प्रमुख बलस्थाने आहेत. वाहतूक आणि लॉजिस्टिकसह पायाभूत सुविधांच्या धोरणात्मक विकासावर राज्याचा विशेष भर असल्यामुळे गुंतवणुकीला आकर्षित करण्याची आणि औद्योगिक विस्ताराला चालना देण्याची राज्याची क्षमता विस्तारत आहे.

महाराष्ट्र राज्याने सन २०२२-२३ मध्ये थेट परकीय गुंतवणूक (FDI) मध्ये आपले सर्वोच्च स्थान कायम ठेवले आहे. एप्रिल २०२२ ते मार्च २०२३ या कालावधीमध्ये महाराष्ट्रात एकूण रु. १,१८,४२२ कोटी इतके

परकीय गुंतवणूक (FDI) प्राप्त झाली असून, जी देशातील एकूण परकीय गुंतवणूकीच्या २९ टक्के इतकी होती. राज्याच्या उद्योग व्यवसाय सुलभीकरण अंतर्गत एकल खिडकी प्रणाली (मैत्री) मार्फत उद्योगांना सर्वप्रकारच्या सेवा सुविधा, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ (MIDC) व महाराष्ट्र इंडस्ट्रियल टाऊनशिप लि. (MITL) यासारख्या संस्थांद्वारे जमिनीची उपलब्धतता आणि उच्च प्रतीच्या लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधांद्वारे व्यवसाय सुलभ करण्यासाठी राज्याची बांधिलकी दिसून येते. राज्याची विकास उद्दिष्टये आत्मनिर्भर भारत मिशनशी सुसंगत करुन राज्यातील लॉजिस्टिक क्षेत्राचा विकास देशाच्या एकूण आर्थिक प्रगतीला पुरक ठरेल . सन २०२८ पर्यंत USD 1 ट्रिलियन अर्थव्यवस्था साध्य करण्याचे उद्दिष्ट साध्य करण्यासाठी राज्य नवीन उद्योग, औद्योगिक उद्याने आणि सर्मपित कॉरिडॉरच्या स्थापनेला सक्रियपणे प्रोत्साहन देत आहे.

<u>लॉजिस्टिक सेक्टर :-</u>

सध्या भारतातील लॉजिस्टिक क्षेत्राचा भारताच्या सकल देशांतर्गत उत्पादनामध्ये (GDP) १४ % वाटा असून लॉजिस्टिक क्षेत्र २.२ कोटी लोकांना रोजगार पुरवते. देशामध्ये वार्षिक ४.६ अब्ज टन उत्पादनाची वाहतूक व हाताळणी या करिता रु. ९.५ लाख कोटीं इतका खर्च येतो. महाराष्ट्राचा यामध्ये मोठा वाटा आहे. राज्यात पायाभूत सुविधेअंतर्गत १७,७५७ किमी लांबीचे राष्ट्रीय महामार्ग व २८,४६१ किमी लांबीच्या राज्य महामार्गासह पायाभूत सुविधांचे विस्तीर्ण जाळे आहे. तसेच राज्यामध्ये ११,६३१ किमीचे रेल्वेचे जाळे असून त्याअंतर्गत ५४८ रेल्वे गुड्स शेड्सचा समावेश आहे. सागरी आणि हवाई जोडणीअंतर्गत राज्यामध्ये २ मोठी व ४८ लहान बंदरे, ५३ आंतरदेशीय कन्टेनर डेपो आणि कन्टेनर फ्रेट स्टेशन, ८ खाजगी माल वाहतूक टर्मिनल आणि ११ एअर कार्गो टर्मिनल्स या सक्षम पायाभूत सुविधा उपलब्ध आहेत. राज्यामध्ये २.२३ एमएमटीपीए इतकी गोदाम क्षमता, १.०३ एमटीपीए इतकी शीतगृह सुविधा आणि १३२० दशलक्ष टनची शिंपीग पोर्टची क्षमता आहे. कौशल्य विकासाकरिता राज्यामध्ये ११६ पेक्षा अधिक लॉजिस्टिक प्रशिक्षण केंद्रे आहेत. भारतातील मालवाहतूक सन २०११-१२ मध्ये सुमारे २ ट्रिलियन टन-किमी इतकी होती. ती सन २०३१-३२ मध्ये १३ ट्रिलियन टन-किलोमीटर पर्यंत पोहोचुन वाहतूक व्यवस्था वार्षिक ९.७%च्या दराने वाढण्याची अपेक्षा आहे.

विकसित अर्थव्यवस्था (७% ते ८%) व ब्रिक्स राष्ट्रांच्या (९% ते १०%) तुलनेत भारतातील लॉजिस्टिकवर होणारा खर्च जास्त (१४% ते १५%) आहे. मालवाहतुकीसाठी रस्त्यावर प्रामुख्याने अवलंबतत्व हे लॉजिस्टिकच्या उच्च खर्चाचे प्रमुख कारण आहे. देशातील लॉजिस्टिकवर होणारा खर्च कमी करण्याकरीता आणि सक्षम लॉजिस्टिक सुविधांच्या विकासाकरीता केंद्र शासन पायाभूत सुविधा, लॉजिस्टीक नियोजन, सक्रीय प्रशासन आणि तंत्रज्ञानाचा अवलंब यावर भर देऊन अनेक उपक्रम राबवित आहे. परिणामी, अलीकडच्या काळात लॉजिस्टिक कामगिरीच्या निर्देशांकामध्ये भारताची क्रमवारी सातत्याने सुधारली आहे. सन २०१४ मधील ५४ व्या स्थानावरून सन २०१८ मध्ये, भारताच्या क्रमवारीत १० स्थानांनी सुधारणा होऊन देशाने ४४ व्या स्थानावर झेप घेतली असून, सन-२०२३ मध्ये, ४४ व्या स्थानावरून ६ स्थानांनी सुधारणा करुन ३८ व्या स्थानावर झेप घेतली आहे.

भारतातील लॉजिस्टिकचा खर्च सकल देशांतर्गत उत्पादनाच्या जवळपास १४% आहे, जो प्रगत अर्थव्यवस्थांपेक्षा ८% तुलनेने जास्त आहे. राष्ट्रीय लॉजिस्टिक धोरण- २०२२ अंतर्गत भारतातील लॉजिस्टिक वर होणारा खर्च कमी करण्याचे महत्त्वाकांक्षी लक्ष्य निश्चित केले आहे. नॅशनल कौन्सिल ऑफ अप्लाइड रिसर्चने आपल्या ॲनालिसिस ऑफ इंडियाज लॉजिस्टिक्स (२०१९) अहवालामध्ये लॉजिस्टिक्सच्या सध्याच्या उच्च खर्चासाठी स्पष्टीकरण दिले आहे. यामध्ये प्रामुख्याने पुढील बाबी समाविष्ट आहेत :-

- मल्टीमोडल वाहतूक व्यवस्थेचा अभाव - परिणामी रस्त्याच्या वापरावर मोठ्या प्रमाणावर अवलंबून राहणे.
- वाहतूक व साठवण साखळीमध्ये संख्येने जास्त भागधारकांची उपस्थिती
- रस्ते आणि बंदर पायाभूत सुविधांची गुणवत्ता
- साठवण, वाहतूक आणि वितरण प्रक्रियांमध्ये तांत्रिक हस्तक्षेपाचा अभाव.

पीएम गति शक्ती:- सदर राष्ट्रीय उपक्रम केंद्र सरकारने सन २०२१ मध्ये सुरू केलेला आहे. राष्ट्रीय योजना, रेल्वे, महामार्ग, जहाजे इत्यादींसह विविध मंत्रालयांकडून पायाभूत सुविधा कनेक्टिव्हिटी प्रकल्पांचे नियोजन आणि अंमलबजावणीद्वारे मल्टी-मॉडल कनेक्टिव्हिटीसाठी सुरु केलेली ही राष्ट्रीय योजना आहे. पीएम गती शक्ती या डिजिटल प्लॅटफॉर्मअंतर्गत सर्व आर्थिक क्षेत्रे आणि मल्टीमोडल कनेक्टिव्हिटी प्रकल्पांना एकत्रित करण्याच्या उद्देशाने कार्यवाही अपेक्षित आहे. सदर उपक्रम नॅशनल इन्फ्रास्ट्रक्चर पाइपलाइन योजनेसाठी सुयोग्य आराखडा तयार करण्यास सहाय्यभूत ठरेल.

नॅशनल लॉजिस्टिक पॉलिसी (२०२२): देशात मालाच्या प्रभावी वाहतुकीला प्रोत्साहन देण्यासाठी नॅशनल लॉजिस्टिक पॉलिसी राबविण्यात येत आहे. हे धोरण-अभियांत्रिकी, डिजिटायझेशन, एक्झिम आणि देशांतर्गत व्यापारासाठी मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधांच्या निर्मितीवर लक्ष केंद्रित करते. धोरणाच्या बहु-अधिकारक्षेत्रीय पद्धतीमुळे अनेक मंत्रालये आणि विभागांची धोरणे आणि कायदेशीर चौकट अंतर्भूत करून पीएम गतिशक्तीचे उद्दिष्ट साध्य करण्यास मदत होईल. सागरमाला, भारतमाला, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडॉर (DFCs) यांसारखे पायाभूत सुविधा विकास उपक्रम अंमलबजावणीच्या वेगवेगळया टप्प्यांत आहेत. याशिवाय, नियामक आणि प्रक्रियेशी संबंधित सुधारणा जसे की ई-संचितद्वारे पेपरलेस एक्झिम ट्रेड प्रक्रिया, टुरंट कस्टम्सद्वारे फेसलेस असेसमेंट आणि अनिवार्य इलेक्ट्रॉनिक टोल कलेक्शन सिस्टीम (FASTag) याद्वारे लॉजिस्टिक क्षेत्राची कार्यक्षमता वाढविण्यात मदत झाली आहे.

<u>महाराष्ट्राची $१ ट्रिलियन अर्थव्यवस्था साध्य करण्यासाठी आर्थिक सल्लागार परिषदेचा अहवाल:</u> राज्याला $१ ट्रिलियन GSDP चे आकांक्षी लक्ष्य साध्य करण्याच्या अनुषंगाने एक तपशीलवार रोडमॅप तयार करणेसाठी राज्याने आर्थिक सल्लागार परिषद (EAC) ची स्थापना केली होती. अहवालामध्ये,लॉजिस्टिक क्षेत्रासह ८ उप-समूहांच्या संबंधित शिफारसींचा समावेश आहे. आर्थिक सल्लागार परिषदेनुसार नियोजित आर्थिक क्लस्टर्स आणि शहरी पायाभूत सुविधांच्या योजनांच्या वाढीशी सुसंगत असा राज्यस्तरीय एकात्मिक पायाभूत सुविधांचा मास्टर प्लॅन विकसित होणे आवश्यक आहे. भौतिक तपासणी प्रक्रिया कमी करण्यासाठी पोर्ट ऑटोमेशन, कार्गो हाताळणी, ऑटोमॅटिक प्लेट रेकग्निशन सिस्टीमद्वारे चेक पोस्टचे आधुनिकीकरण, स्मार्ट वे ब्रीज इत्यादीद्वारे गुंतवणूकीला प्रोत्साहन देऊन डिझीटायझेशन आणि ऑटोमेशनला चालना देण्याची शिफारस अहवालामध्ये समाविष्ट आहे. सदर अहवालामध्ये, औद्योगिक समुहांना जोडण्यासाठी मल्टी-मॉडल कनेक्टिव्हिटी सुनिश्चित करणे, कोल्ड स्टोरेज आणि वेअरहाऊसची क्षमता वाढवणे, शेतीसाठी त्रयस्थ पक्ष लॉजिस्टिक्स, वेअरहाऊस विकसित करण्यासाठी एकात्मिक वाहतूक कनेक्टिव्हिटीसह समर्पित क्षेत्रे निश्चित करणे तसेच ट्रक पार्कस् सारख्या पायाभूत सुविधा सक्षम करणे इत्यादीं प्रमुख सुचनांचा समावेश आहे.

उद्योगांना अधिक चालना देण्यासाठी महाराष्ट्र सरकारने विशेष धोरणे जाहीर केली आहेत. महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ हे वैशिष्ट्यपूर्ण धोरणात्मक हस्तक्षेपांसह लॉजिस्टिक खर्च आणि वेळ कमी करण्याच्या मुख्य उद्देशाने उचललेले एक महत्वपूर्ण पाऊल आहे. महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ च्या उल्लेखनिय वैशिष्टयांमध्ये लॉजिस्टिक एकात्मिक मास्टर प्लॅनचा समावेश असून, जे या क्षेत्रात कार्यरत अथवा इच्छुक असलेल्या गुंतवणूकदार आणि उद्योगांना आवश्यक संदर्भासह दिशा दर्शक ठरेल.

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ :-

महाराष्ट्र राज्यामध्ये १७,७५७ किमी लांबीचे राष्ट्रीय महामार्ग व २८,४६१ किमी लांबीच्या राज्य महामार्गासह पायाभूत सुविधांचे विस्तीर्ण जाळे आहे. राज्यामध्ये ११,६३१ किमीचे रेल्वेचे जाळे असून त्याअंतर्गत ५४८ रेल्वे गुड्स शेड्सचा समावेश आहे. सागरी आणि हवाई जोडणी अंतर्गत राज्यामध्ये २ मोठी व ४८ लघु बंदरे, ५३ आंतरदेशीय कन्टेनर डेपो आणि कन्टेनर फ्रेट स्टेशन, ८ खाजगी माल वाहतूक टर्मिनल आणि ११ एअर कार्गो टर्मिनल्स या सक्षम पायाभूत सुविधा उपलब्ध आहेत. राज्यामध्ये २.२३ एमएमटीपीए इतकी गोदाम क्षमता, १.०३ एमटीपीए इतकी शीतगृह सुविधा आणि १३२० दशलक्ष टनची शिंपीग पोर्टची क्षमता आहे. कौशल्य विकासाकरिता राज्यामध्ये ११६ लॉजिस्टिक प्रशिक्षण केंद्रे आहेत.

सन २०२८ पर्यंत USD १ ट्रिलियन अर्थव्यवस्था साध्य करण्याच्या उद्दिष्टाच्या पूरक कार्यवाही अंतर्गत राज्य नवीन उद्योग, औद्योगिक उद्याने आणि समर्पित कॉरिडॉरच्या स्थापनेला सक्रियपणे प्रोत्साहन देत आहे. महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ च्या अनुषंगाने ब्राउनफील्ड आणि ग्रीनफिल्ड प्रकल्पांद्वारे वाहतूक आणि लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधांचा विस्तार करण्यासाठी राज्य कार्यरत आहे. मल्टीमॉडल कनेक्टिव्हिटीद्वारे महाराष्ट्र लॉजिस्टिक कार्यक्षमता वाढविण्याचे राज्याचे प्रमुख उद्दिष्ट असून ते देशाच्या सर्वांगीण आर्थिक विकासात महत्वपूर्ण योगदान देईल.

अ) धोरणाचे अभियान (Policy Mission) :-

राज्याचे सन २०२८ पर्यंत $१ ट्रिलियन अर्थव्यवस्था गाठण्याचे उद्दिष्ट साध्य करण्यात लॉजिस्टीक धोरण महत्वपूर्ण भूमिका बजावेल. महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ चे उद्दिष्ट पुढील १० वर्षातील विकासाला समोर ठेऊन तयार करण्यात आलेल्या सर्वसमावेशक लॉजिस्टिक मास्टर प्लॅन आणि त्याच्या प्रभावी अंमलबजावणीद्वारे लॉजिस्टिकमधील खर्च कमी करण्याचे आहे. राष्ट्रीय लॉजिस्टीक धोरणाच्या अनुषंगाने राज्य लॉजिस्टीक क्षेत्राला चालना व प्रोत्साहन देण्यासाठी प्रयत्नशील आहे.

ब) धोरणाचा दृष्टीकोन (Policy Vision):-

राज्यामध्ये कार्यक्षम एकात्मिक लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधेच्या निर्मितीद्वारे स्थानिक लॉजिस्टीक उद्योगांच्या स्पर्धात्मतेमध्ये वाढ करुन तसेच लॉजिस्टीकचा वेळ आणि खर्च कमी करण्यावर भर देवून, महाराष्ट्राला जागतिक दर्जाचे लॉजिस्टिक हब आणि आघाडीचे केंद्र म्हणून स्थापित करण्याचा या धोरणाचा मानस आहे. यासोबत देशांतर्गत व परदेशी गुंतवणूक आकर्षित करणे आणि आधुनिक तंत्रज्ञानाच्या वापराद्वारे शाश्वत विकासाला प्रोत्साहन देणे हे धोरणाचे उद्दिष्ट आहे.

क) धोरणाचे लक्षांक (PolicyTargets) :-

महाराष्ट्र लॉजिस्टीक धोरण २०२४ अंतर्गत धोरण कालावधीमध्ये खालील लक्ष्य साधण्याचा राज्याचा मानस आहे.

- सन २०२९ पर्यंत संपूर्ण राज्यात १०,००० एकरहून अधिक क्षेत्रावर समर्पित लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधा विकसित करणे.
- राज्यामध्ये १ इंटरनॅशनल लॉजिस्टिक्स मेगा हब, १ नॅशनल लॉजिस्टिक्स मेगा हब, ५ प्रादेशिक लॉजिस्टिक हब, ५ राज्य लॉजिस्टिक हब तसेच २५ जिल्हा नोड्स विकसित करणे.
- सध्याच्या १४-१५% च्या तुलनेत लॉजिस्टिकचा खर्च किमान ४-५% ने कमी करणे.
- लॉजिस्टिक्स मास्टरप्लॅन, कार्यक्षम मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक्सच्या अंमलबजावणीद्वारे लॉजिस्टिकसाठी लागणारा वेळ कमी करणे.
- लॉजिस्टिक्स क्षेत्रांतर्गत विविध कार्य टप्प्यातील उपक्रमांमध्ये हरित उपक्रमांद्वारे कार्बन उत्सर्जन कमी करणे.

ड) <u>धोरणाचा कालावधी</u>

महाराष्ट्र लॉजिस्टीक धोरण २०२४ चा अंमलबजावणी कालावधी धोरण जाहीर केलेल्या तारखेपासून पुढील पाच वर्षांसाठी किंवा पुढील धोरण लागू होईपर्यंत अस्तित्वात राहील. सदर धोरणाच्या परिणामकारकतेचे मूल्यमापन करण्यासाठी प्रत्येक दोन वर्षांनी एकदा पुर्नविलोकन केले जाईल. कायदे, नियमांमधील बदलांना संबोधित करण्यासाठी किंवा त्याचे अपेक्षित परिणाम साध्य करण्यासाठी पॉलिसीच्या परिणामकारकतेचे मूल्यांकन केल्यानंतर त्यात निर्धारीत कालावधीपूर्वी सुधारणा केली जाऊ शकते.

इ) <u>पात्रता :-</u>

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण -२०२४ अंतर्गत देवू करण्यात आलेल्या विविध प्रोत्साहनांसाठी पात्र संस्था: लघू, मोठे, विशाल व अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्क, बहुमजली लॉजिस्टीक पार्कस आणि एकात्मिक ट्रक टर्मिनल विकसित करण्याच्या उद्देशाने तयार केलेली कायदेशीररित्या नोंदणीकृत संस्था यामध्ये मालकी, भागीदारी फर्म, सहकारी संस्था, कंपनी कायदा २०१३ अंतर्गत नोंदणीकृत कंपनी, शेतकरी उत्पादक कंपन्या, सार्वजनिक क्षेत्रातील उपक्रम, राज्याच्या इतर संस्था, मर्यादित दायित्व भागीदारी (LLP), ट्रस्ट आणि पर्यायी गुंतवणूक निधी (AIF)* खाजगी सार्वजनिक भागिदारी, संयुक्त उपक्रम किंवा कंपन्यांचे संघटन म्हणून नोंदणीकृत कायदेशीर संस्था पात्र राहतील.

* **पर्यायी गुंतवणूक निधी (AIF) म्हणजे ट्रस्ट किंवा कंपनी किंवा बॉडी कॉर्पोरेट किंवा मर्यादित दायित्व भागीदारी (LLP) च्या स्वरूपात (भारतीय किंवा परदेशी स्त्रोतांकडून) कोणत्याही खाजगीरित्या एकत्रित गुंतवणूक निधीचा संदर्भ देते.**

ई) <u>अंमलबजावणी स्तंभ (Execution Pillars)</u>-:

१) महाराष्ट्र एकात्मिक लॉजिस्टीक मास्टर प्लॅन – लॉजिस्टीक पायाभूत सोयी-सुविधांचे बळकटीकरण

२) नाविन्यपूर्ण तंत्रज्ञान व शाश्वत उपक्रमाचा प्रसार

३) लॉजिस्टीक पार्क विकासकांसाठी प्रोत्साहने

४) एकल लॉजिस्टीक घटकासाठी प्रोत्साहने

५) लॉजिस्टीक उपक्रमासाठी व्यवसाय सुलभता

६) केंद्र व राज्य शासनाच्या इतर धोरणांचे व कार्यक्रमाचे अभिसरण

७) लॉजिस्टीक क्षेत्रासाठी संस्थात्मक संरचना

८) मा.मंत्री (उद्योग)यांचे अध्यक्षतेखालील राज्य लॉजिस्टीक परिषद

१. <u>महाराष्ट्र एकात्मिक लॉजिस्टीक मास्टर प्लॅन–लॉजिस्टीक पायाभूत सोयी-सुविधांचे बळकटीकरण</u> :-

१.१ <u>महाराष्ट्राचे लॉजिस्टिक प्रोफाइल :-</u>

महाराष्ट्र राज्याचे एकूण क्षेत्रफळ ३,०७,७१३ चौ.कि.मी. असून राज्याला ७२० किमी लांबीची किनारपट्टी लाभली आहे. रस्ते, रेल्वे, हवाई आणि बंदर याद्वारे राज्याची राष्ट्रीय आणि आंतरराष्ट्रीय दोन्ही स्तरावर उत्कृष्ट कनेक्टिव्हिटी आहे. महाराष्ट्राला उत्तर व दिक्षण भारताच्या मधोमध मोक्याचे भौगोलिक स्थान प्राप्त झाले आहे.

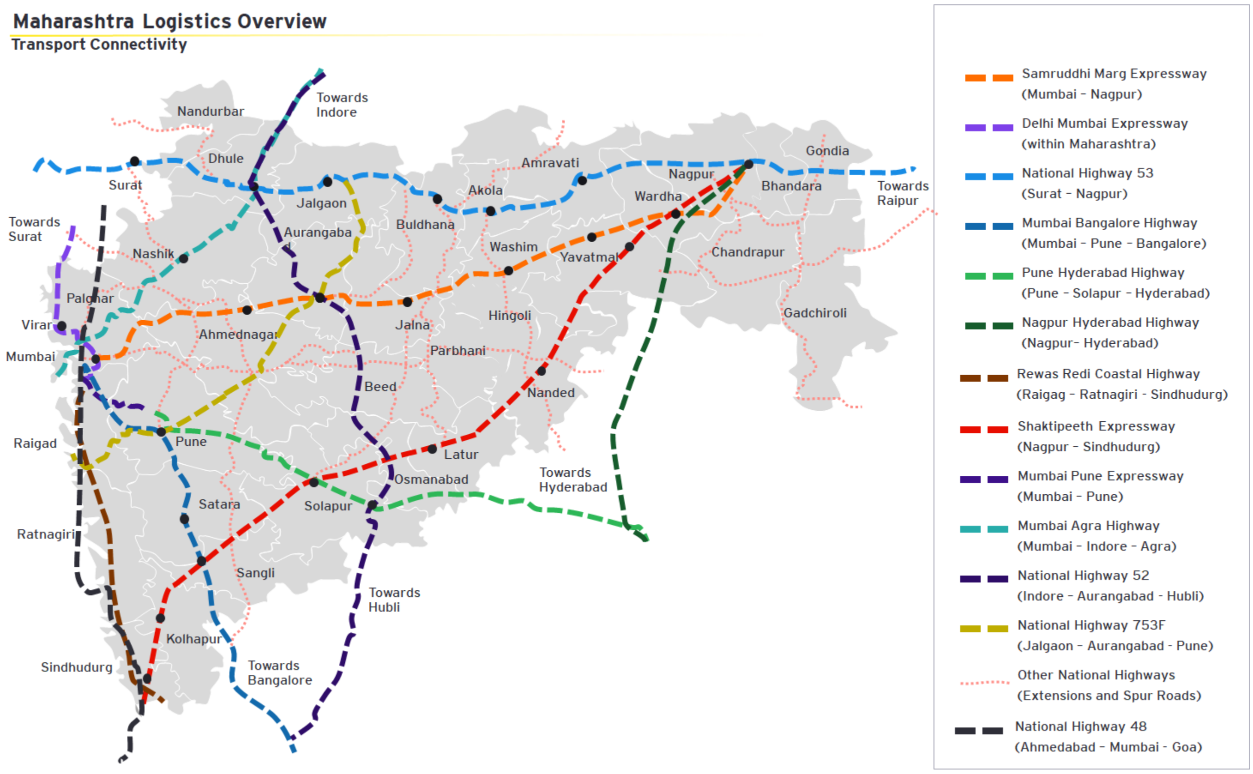
राज्यातील प्रमुख दळणवळण पायाभूत सुविधा पुढीलप्रमाणे आहेत :-

(I) <u>रस्तेमार्ग (Roadways)</u> :-

महाराष्ट्र राज्यात १७,७५७ किमी पेक्षा जास्त लांबीचे ८० पेक्षा जास्त राष्ट्रीय महामार्ग आणि २८,४६१ किमी लांबीचे १० राज्य महामार्ग असून रस्त्यांचे उत्तम जाळे आहे. राज्यातून जाणाऱ्या प्रमुख राष्ट्रीय औद्योगिक कॉरिडॉरमध्ये दिल्ली - मुंबई इंडस्ट्रियल कॉरिडॉर, दिल्ली - नागपूर इंडस्ट्रियल कॉरिडॉर, हैदराबाद- नागपूर इंडस्ट्रियल कॉरिडॉर आणि बंगलोर- मुंबई इंडस्ट्रियल कॉरिडॉर यांचा समावेश होतो.

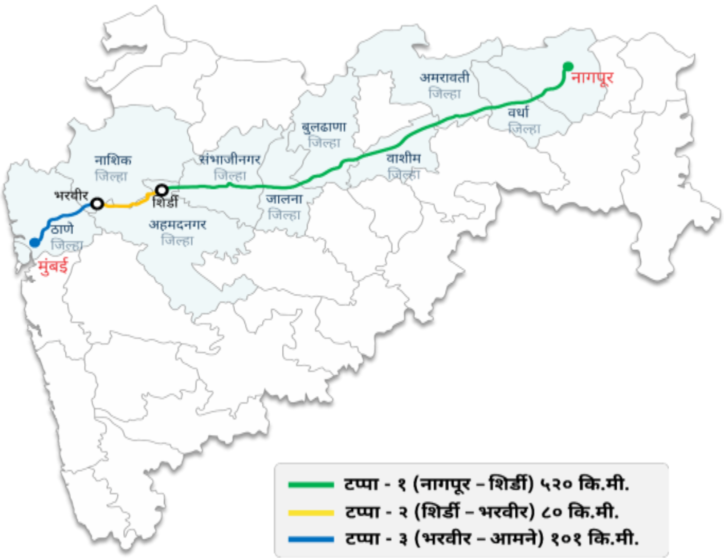
राज्याचा सार्वजनिक बांधकाम विभाग तसेच महाराष्ट्र राज्य रस्ते विकास महामंडळाकडून सन २०२८ पर्यंत जिल्हा जोडणी अंतर्गत चौपदरी मार्गांचे काम पूर्ण करून सर्व जिल्हे प्रभावी रितीने जोडण्याचे नियोजन करण्यात येत आहे. प्रभावी रस्ते मार्ग जोडणी असलेले महाराष्ट्र हे देशातील प्रमुख राज्य असून, राज्यांतर्गत आणि आंतरराज्यीय कनेक्टीव्हीटीला बळकटी देण्यासाठी चालू आणि आगामी रस्ते प्रकल्पांची संख्या मोठी आहे.

रेखांकन १: महाराष्ट्र रोड कनेक्टिव्हिटी



अ) हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्ग :

हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्ग एक लक्षणीय पायाभूत सुविधा असुन नागपूर, वर्धा, अमरावती, वाशिम, बुलढाणा, जालना, छत्रपती संभाजी नगर, अहमदनगर, नाशिक, आणि ठाणे, या शहरांना जोडतो. सदर महामार्गाचा विस्तार चंद्रपूर, गोंदिया, भंडारा, गडचिरोली,



रेखांकन२: हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृध्दी

यवतमाळ, अकोला, हिंगोली, परभणी, नांदेड,बीड,धुळे,जळगाव,पालघर आणि रायगड या जिल्हयांपर्यंत असून याची एकूण लांबी ७०० किमी पेक्ष जास्त आहे. समृद्धी महामार्गाशी संलग्न १९ औद्योगिक नोड्सचे नियोजन केले जात आहे. द्रुतगती मार्गामुळे नागपूर ते मुंबई दरम्यानचा प्रवास वेळ १६ तासांवरुन ८ तासांपर्यंत कमी होतो. सर्व जोडलेल्या जिल्ह्यांमध्ये परपस्परांमधील दळणवळण तसेच त्यांची जेएनपीटी सोबत जोडणी सुलभ होईल. एक्सप्रेस वे मधील अंतर्भूत जिल्ह्यांना दिल्ली - मुंबई इंडस्ट्रियल कॉरिडॉर सोबत छत्रपती संभाजीनगर, छत्रपती संभाजीनगर औद्योगिक शहर (AURIC) येथे जोडतो ज्यामुळे राज्याचे औद्योगिक दळणवळण व व्यापार याला चालना मिळेल.

विस्तारित कनेक्टिव्हिटी : द्रुतगती महामार्गामुळे महाराष्ट्राचा मध्यप्रदेश व कर्नाटक या शेजारील राज्यांशी संपर्क व व्यापार वाढीस लागण्यास मदत मिळेल. वन्यजीव संरक्षणासाठी १०० क्षेत्राची तरतुद, ३३ लाख वृक्षरोपण मोहिम आणि १३८ मेगावॅट सौर ऊर्जा निर्मितीची योजना याद्वारे १५० किमी/तास वेगमर्यादा असणारा भारतातील पहिला महामार्ग म्हणून सदर प्रकल्प विकसित होईल. प्रकल्पांतर्गत ८८६१.०२ हेक्टर महामार्गाच्या भूसंपादनाचा समावेश असून, हा महत्वाकांक्षी प्रकल्प महाराष्ट्राच्या लॉजिस्टिक आणि वाहतूक पायाभूत सुविधांसाठी गेम चेंजर ठरणार आहे.

ब) अटल बिहारी वाजपेयी सेवरी-नाव्हा सेवा अटल सेतू (मुंबई ट्रान्स हार्बर लिंक) :- समुद्रावरुन जाणारा देशातील सर्वात मोठया लांबीचा हा सागरी सेतू दक्षिण मुंबई ते रायगड, जेएनपीए व पुणे जिल्हयाच्या थेट जोडणीसाठी अत्यंत महत्वपूर्ण ठरला असून, जानेवारी २०२४ मध्ये वाहतुकीसाठी खुला झाला आहे. १६.५ कि.मी. समुद्रातील ट्रान्स हार्बर ब्रिजसह एकूण २१.८ कि.मी. लांबीचा सेतू आहे. सदर सेतूवरुन दररोज ७०,००० पेक्षा अधिक वाहनाची वाहतुक अपेक्षित असून अटल सेतूमुळे या ठिकाणांमधील अंतर कापण्यासाठी आवश्यक वेळ पूर्वीच्या दोन तासावरुन २० मिनिंटापर्यंत कमी झालेला आहे. हा सेतू आगामी नवी मुंबई आतंरराष्ट्रीय विमानतळाशी जोडणी प्रदान करेल.

क) वर्सोवा वांद्रे सी लिंक- वर्सोवा व वांद्रे दरम्यान एकूण ९.६ कि.मी. (४+४ लेनचा) लांबीचा सागरी पुल विकसित केला जात आहे. सदर सी लिंक मुळे रस्त्यावरील वाहतुक कोंडी मोठया प्रमाणात कमी होवून, इंधन व वेळेची बचत होवून वर्सोवा ते वांद्रे या दरम्यानचा सद्य:स्थितीत लागणारा प्रवासाचा वेळ ९० मिनिटांवरुन १० मिनटे इतका कमी होणार आहे.

ड) ठाणे खाडी पूल (टीसी बी ३)- सदर प्रकल्प मुंबई ते नवी मुंबई दरम्यानची वाहतूक कोंडी कमी करण्यास सहाय्यभूत ठरेल. पुलाची लांबी ३.२ कि.मी. असून प्रकल्पाचे ५०% काम पूर्ण झाले आहे.

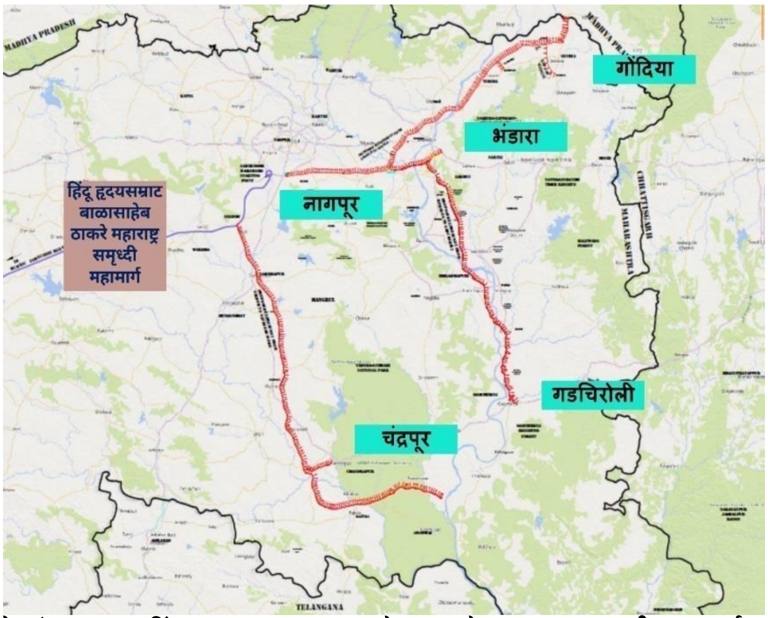
इ) भिवंडी कल्याण शिळफाटा रस्ता (६ पदरी काँक्रीटीकरण)- रस्त्याची एकूण लांबी २१ कि.मी. असून यामध्ये १८.५ कि.मी. चा ६ पदरी काँक्रिट रस्ता आणि २.५ कि.मी. चा पुल समाविष्ट आहे. सदर प्रकल्पामुळे रस्त्यावरील वाहतूक कोंडी सुटण्यास मोठी मदत होणार आहे.

फ) ठाणे-वडापे ८ पदरी महामार्ग- सदर महामार्ग एकूण २६ कि.मी. लांबीचा आहे. चौपदरी ठाणे – वडापे महामार्गाचे ८ पदराचे विस्तारीकरण सुरू आहे. नाशिक मार्गे ठाणे ते आग्रा या वाहतुकीचे सुलभीकरण या प्रकल्पामुळे होईल. प्रकल्पाचे ३०% काम पूर्ण झाले आहे.

ख) मुंबई रिंग रोड: हा प्रकल्प प्रस्तावित रिंगरोड प्रकल्पाचा एक भाग म्हणून नियोजित असलेल्या ७ रस्त्यांच्या पायाभूत सुविधांचे एकीकरण आहे. विकसित होत असलेल्या रस्त्यांमध्ये वांद्रे वरळी सी लिंक, वरळी शिवडी कनेक्टर, शिवडी न्हावा शेवा सी ब्रिज (मुंबई ट्रान्स हार्बर लिंक), वडोदरा मुंबई एक्स्प्रेस वे, विरार अलिबाग बहुउद्देशीय कॉरिडॉर, वर्सोवा विरार सी ब्रिज, वर्सोवा वांद्रे सी लिंक यांचा समावेश आहे.

<u>अलीकडील काळात पुर्ण झालेल्या प्रकल्पांव्यतिरिक्त राज्यातील महत्वपूर्ण आगामी रस्ते प्रकल्प पुढीलप्रमाणे आहेत. :-</u>

१. **हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्ग गोंदिया, गडचिरोली आणि चंद्रपूरपर्यंत विस्तार** - हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्गचा विस्तार गोंदिया, चंद्रपूर, गडचिरोली आणि वर्धा या प्रदेशांपर्यंत पोहोचून महाराष्ट्राची लॉजिस्टिक क्षमता वाढवण्यासाठी सज्ज आहे. प्रस्तावित एक्स्प्रेस वे भंडारा, गोंदिया, चंद्रपूर, गडचिरोली आणि वर्धा जिल्ह्यांना समृद्धी महामार्गाशी जोडेल, आंतरजिल्हा संपर्क वाढवेल आणि मुंबईला अखंड लिंकद्वारे मार्ग प्रस्थापित होईल. नियोजित महामार्ग प्रामुख्याने ६-लेन (३+३)असेल. तथापि, काही विभाग रहदारीच्या प्रवाहानुसार ४-लेन (२+२) असतील. यामुळे मालाच्या जलद वाहतुकीला प्रोत्साहन मिळेल. महामार्गाचा विस्तार महाराष्ट्राच्या इतर भागांतील वाहनांसाठी दळणवळणाचे सक्षम जाळे निर्माण करेल. तसेच शेजारील मध्य प्रदेश, छत्तीसगड, आंध्र प्रदेश आणि तेलंगणा ही राज्य समृद्धी महामार्गाशी जोडली जाऊन मुंबईसाठी कमी पल्ल्याचा व जलद द्रुतगती मार्ग उपलब्ध होईल. या विस्तार मार्गांचा तपशीलवार प्रकल्प अहवाल सध्या प्रगतीपथावर असून या प्रदेशांच्या रहदारी विश्लेषण आणि लॉजिस्टिक आवश्यकतांवर आधारित निर्णय घेण्यात आले आहेत. महामार्गाच्या प्रमुख विस्ताराद्वारे हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्ग महाराष्ट्राचे लॉजिस्टिक जाळे नवीन प्रदेशांमध्ये विस्तारण्यासाठी सज्ज आहे, त्यामुळे सुविधा आर्थिक वाढ, व्यापार विस्तार आणि उत्कृष्ट लॉजिस्टिकला चालना मिळेल.

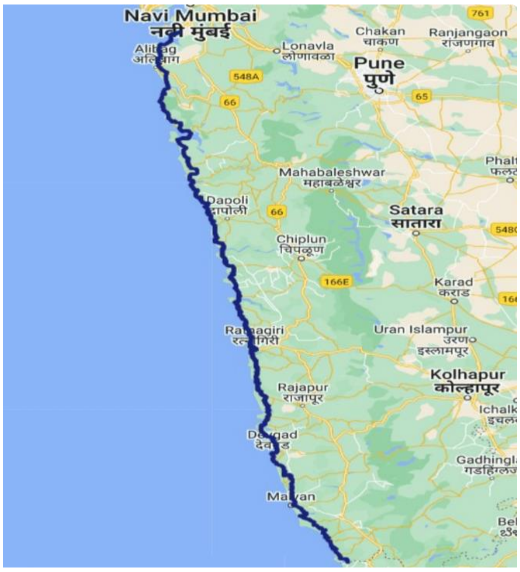


रेखांकन ३: हिंदुहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्ग गोंदिया,गडचिरोली आणि चंद्रपूरपर्यंत विस्तार

- ✓ **पॅकेज क्र .०१:** या पॅकेजमध्ये गवसी-मानापूर, नागपूर ते लोधी टोला, गोंदिया, अंदाजे १४५ किमी लांबीच्या पल्ल्याचा समावेश असून या पॅकेजमध्ये ग्रामीण वीज केंद्राला जोडणारा पालडोंगरी ते काचेवानी पर्यंतचा Road A आणि गोंदिया जिल्ह्यासाठी वळण रस्ता प्रदान करणारा लोहारा ते कारंजा असा Road B यांचा देखील समावेश आहे.
- ✓ **पॅकेज क्र**:०२ . हे पॅकेज ११६.१२ किमी लांबीचे असून बोरेगाव ते गडचिरोलीला जोडते. यात सावरखेडा ते गाडेगावला जोडणारा जॉइंट Road A देखील समाविष्ट आहे जो राष्ट्रीय महामार्ग क्रमांक ५३ करिता एक महत्त्वाचा जोडरस्ता आहे.
- ✓ **पॅकेज क्र:०३ .** या पॅकेजमध्ये सेलडोह इंटरचेंज, समृद्धी महामार्ग, वर्धा ते नवेगाव मोरे, गडचिरोली अशा अंदाजे १८३.२५३ किमी लांबीच्या पल्ल्याचा समावेश असून यामध्ये चंद्रपूर शहराला जोडणारा देखील हळदगाव ते कासारपेठ जॉइंट Road A समाविष्ट आहे.

हे महत्त्वाचे विस्तारमार्ग हिंदू हृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृद्धी महामार्गाची भौगोलिक व्याप्ती वाढवण्यासोबत अधिकाधिक आंतरजिल्हा कनेक्टिव्हिटी आणि लॉजिस्टिक कार्यक्षमतेला चालना देतात, ज्यामुळे राज्यव्यापी सामाजिक-आर्थिक वाढीचा वेग वाढतो.

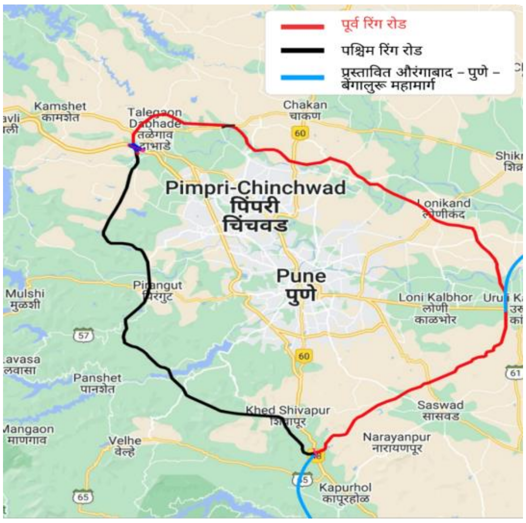
२. रेवस रेडी कोस्टल हायवे – रेवस रेडी कोस्टल हायवे प्रकल्प महाराष्ट्राच्या लॉजिस्टिक तसेच वाहतूक नेटवर्क क्षेत्रासाठी चालनादायी ठरणारा आहे. प्रकल्पामध्ये विद्यमान ४९८ कि.मी लांबीच्या दोन पदरी महामार्गाचे चौपदरीकरण प्रस्तावित आहे. हा प्रकल्प इंटर-मॉडल वाहतूकीला हाय-स्पीड रोडद्वारे चालना देण्याच्या उद्येशाने स्थापित होत आहेत. या कोस्टल हायवेमुळे महाराष्ट्रातील ४८ लहान बंदरांच्या जोडणीत मोठ्या प्रमाणात सुधारणा होऊन गुंतवणूक व कार्गो हाताळणीत लक्षणीय वाढ होईल. हा प्रकल्प प्रदेशातील सागरी दळणवळणासाठी एक उत्प्रेरक म्हणून काम करेल.



रेखांकन ४: रेवस रेडी कोस्टल हायवे

या प्रकल्पामुळे अलिबाग, मुरुडजंजिरा, हरिहरेश्वर, दापोली, गणपतीपुळे, मालवण आणि देवबाग यांसारख्या प्रमुख पर्यटन स्थळांशी कनेक्टिव्हिटी देखील सुधारेल. प्रस्तावित ९ खाडी पूल सुरक्षितपणे किनारपट्टी आणि आदिवासी भागांना बायपास करतील. हायवे कॉरिडॉरशी संलग्न सर्व जिल्हयांना रस्ते, रेल्वे आणि किनारी कनेक्टिव्हिटीचा फायदा मिळेल. रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्गला एअर कनेक्टिव्हिटीचा फायदा मिळेल. शिवाय, वैभववाडी-कोल्हापूर रेल्वे मार्ग रत्नागिरी आणि कोल्हापूर या किनारी जिल्ह्यांमधील कनेक्टिव्हिटी सुधारण्यासाठी सहाय्यभूत ठरेल. रेवस रेडी कोस्टल हायवेचा अंदाजे एकूण प्रकल्प खर्च रु. २४,४१९ कोटी असून महाराष्ट्राच्या लॉजिस्टिक लँडस्केपमध्ये क्रांती घडवून आणण्यासाठी तसेच एकात्मिक वाहतूक आणि आर्थिक वाढीसाठी प्रकल्प उत्प्रेरक ठरेल.

३.पुणे रिंग रोड – पुणे रिंगरोड हा महाराष्ट्रासाठी एक महत्त्वाचा पायाभूत सुविधा प्रकल्प आहे, ज्यामुळे या प्रदेशाची लॉजिस्टिक कार्यक्षमता लक्षणीयरीत्या वाढेल. प्रकल्प एकूण १७० किमी मध्ये विस्तारित असून यामध्ये वेस्टर्न रिंग रोड (६५.४५ किमी), आणि पूर्व रिंग रस्ता (१०४.२८ किमी) याचा प्रामुख्याने समावेश होतो. प्रकल्प मोठया लॉजिस्टिक वाहनांसाठी शहराच्या रहदारी पासून मुक्त जलद व कार्यक्षम पर्याय उपलब्ध करतो. यामुळे विशेषत: मालवाहतुकीसाठी लागणारा वेळ कमी होऊन शहराच्या हद्दीतील गर्दी कमी होण्यास मदत होईल. पुणे रिंगरोड प्रकल्पाने एकूण रु. २६,८३१ कोटी प्रकल्प खर्चाच्या



रेखांकन ५ : पुणे रिंगरोड

भूसंपादनात लक्षणीय प्रगती केली आहे. पायाभूत सुविधांच्या विकासाचे काम लवकरच सुरू होणे अपेक्षित आहे. पुणे रोड हा प्रकल्प केवळ पुण्यासाठीच नव्हे तर संपूर्ण आसपासचा प्रदेश, शहरांतर्गत आणि दोन शहरांमधील लॉजिस्टिक्स आणि वाहतुकीच्या लँडस्केपमध्ये बदल घडवून आणणारा आहे.

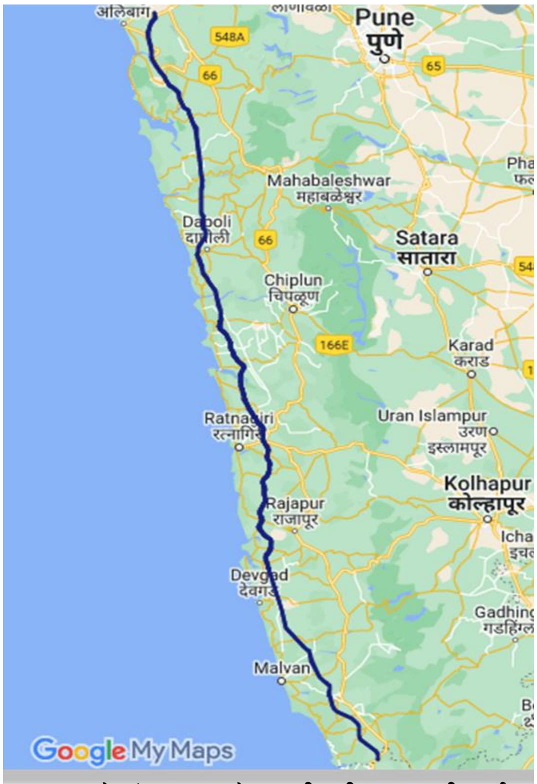
४. **जालना-नांदेड द्रुतगती महामार्ग:** समृद्धी महामार्गावरील निंधोना ते नांदेड-देगलूर-हैदराबाद महामार्गावरील काकंडी या शहरांना जोडणारा १८० कि.मी.लांबीचा जालना-नांदेड एक्सप्रेस हायवे प्रादेशिक वाहतूक व जोडणीमध्ये मैलाचा दगड ठरेल. ४/६ पदरी एक्सप्रेसवेमध्ये ७ मोठे पूल, २ रेल्वे ओव्हर ब्रिज आणि ८ इंटरचेंज असतील. ज्यामुळे मार्गावरील शहरे, शहरे आणि औद्योगिक क्षेत्रांमधील दुवे प्रभावीपणे मजबूत होतील. तसेच हिंदूहृदयसम्राट बाळासाहेब ठाकरे महाराष्ट्र समृध्दी महामार्गाशी संबंधीत आहे.



रेखांकन ६: जालना - नांदेड एक्सप्रेस हायवे

द्रुतगती महामार्गाने एकमेकांशी जोडलेल्या अनेक जिल्ह्यांमध्ये जलद प्रवेश सक्षम करून महामार्गने आपला प्रभाव वाढवला आहे. अंदाजे प्रकल्प खर्च रु. २२,४०० कोटी असून भूसंपादनासाठी प्रारंभिक टप्पे आधीच सुरू आहेत, ज्यामुळे रस्ता तयार करण्याचा टप्पा निश्चित झाला आहे.

५. **कोकण ग्रीनफील्ड द्रुतगती मार्ग** — किनारपट्टीलगतच्या रायगड, रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्ग या शहरांना जोडणारा ६ पेक्षा अधिक लेनचा कोकण ग्रीनफील्ड द्रुतगती मार्ग हा प्रमुख प्रकल्प आहे. कोकण ग्रीनफील्ड द्रुतगती मार्ग, ३८८ किमी लांबीचा आणि मुंबई, रायगड, रत्नागिरी, सिंधुदुर्ग जिल्ह्यांना गोव्याशी जोडणारा, महाराष्ट्राच्या लॉजिस्टिक क्षेत्रातील एक महत्त्वाचा टप्पा आहे. हायस्पीड सहा-लेन रोड नेटवर्कद्वारे महाराष्ट्रातील ४८ लहान बंदरांसोबत जोडणी व आंतर-मॉडल वाहतुक सुलभ होऊन बंदरांची कार्गो हाताळणी क्षमता व कार्यक्षमता वाढुन गुंतवणूकीस चालना मिळेल. हा ऐतिहासिक प्रकल्प द्रुतगती महामार्गालगतच्या जिल्ह्यांना रस्ता, रेल्वे आणि सागरी जोडणीचा सर्वसमावेशक लाभ प्रदान करेल. रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्ग या जिल्हयांना आगामी एअर लिंक्ससह वर्धित कनेक्टिव्हिटीचा फायदा मिळेल.



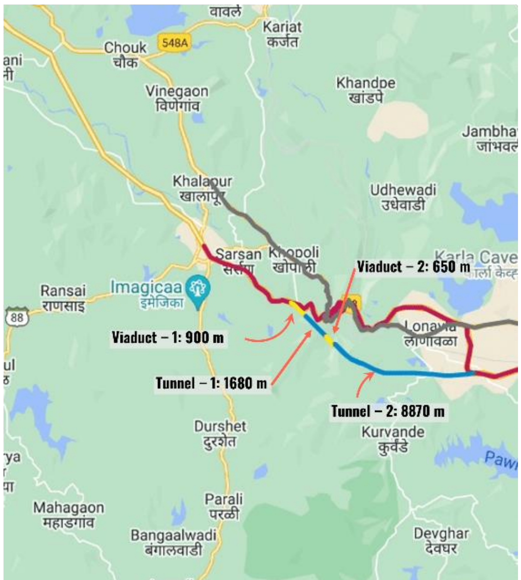
रेखांकन ७: कोकण ग्रीनफील्ड द्रुतगती मार्ग

६. **शक्तीपीठ द्रुतगती मार्ग** – शक्तीपीठ द्रुतगती मार्गाची लांबी ७६० कि.मी असून मार्ग , नागपूरपासून सुरु होऊन वर्धा, यवतमाळ, हिंगोली, नांदेड, परभणी, बीड, लातूर, उस्मानाबाद, सोलापूर, सांगली, कोल्हापूर आणि सिंधुदुर्ग यासह १२ जिल्ह्यांना जोडतो. द्रुतगती मार्ग नांदेड, लातूर, उस्मानाबाद, सोलापूर, सांगली, कोल्हापूर आणि सिंधुदुर्ग हे जिल्हे ज्यामध्ये पूर्वी एक्सप्रेस वे जोडणीचा अभाव होता अशा जिल्हयांसाठी महत्वपूर्ण लिंक प्रदान करतो. प्रकल्पामध्ये, सहा हाय-स्पीड लेनसह, प्रवेश-नियंत्रणाचे वैशिष्ट आहे. यामुळे जोडलेल्या जिल्ह्यांमध्ये मालाची वाहतूक सुरळीत होईल तसेच प्रवासवेळ १० तासांनी कमी होईल. याव्यतिरिक्त, एक्सप्रेसवे औंढा नागनाथ आणि परळी वैद्यनाथ ज्योतिर्लिंग, माहूरगड, तुळजापूर व कोल्हापूर अशी तीन शक्तीपीठे आणि पंढरपूर सारख्या धार्मिक व अध्यात्मिक धार्मिक स्थळांशी जोडणी सुकर करण्यास मदत करेल. अंतर्भूत जिल्हे, नवीन प्रदेश आणि प्रमुख धार्मिक स्थळे यांच्या सर्व समावेशक जोडणीमुळे लॉजिस्टिक कार्यक्षमता वाढण्यासोबत पर्यटन-प्रेरित आर्थिक संधी निर्माण होतील. या विविध संधीसह शक्तीपीठ द्रुतगती मार्ग महाराष्ट्राच्या लॉजिस्टिक आणि वाहतुकीसाठी गेम चेंजर ठरेल असा विश्वास वर्तविला जाऊ शकतो.



रेखांकन ८ : शक्तीपीठ द्रुतगती मार्ग

७. **यशवंतराव चव्हाण (मुंबई - पुणे) द्रुतगती मार्ग** – यशवंतराव चव्हाण मुंबई-पुणे द्रुतगती मार्ग हे महाराष्ट्राच्या पायाभूत सुविधा विकासाचे प्रतीक आहे. या प्रकल्पामध्ये विद्यमान द्रुतगती मार्गाचे सहा लेनवरून आठ लेनपर्यंत रुंदीकरणाद्वारे महत्त्वपूर्ण इंटरसिटी मार्गाची क्षमता वाढवणे प्रस्तावित असून या प्रकल्पात २ ट्यूब बोगदे, २ मोठे व्हायाडक्ट्स आणि केबल-स्टेड ब्रिज या प्रगत वास्तुकलेचा समावेश आहे. यात लोणावळा तलावाखालच्या २.५ किमी बोगद्याचाही समावेश आहे जो प्रदेशाच्या पायाभूत सुविधांसाठी अभियांत्रिकी कौशल्याचा दर्जेदार नमूना आहे. प्रकल्प पूर्णपणे कार्यान्वित झाल्यानंतर मुंबई-पुणे प्रवासादरम्यान ३५ मिनिटांपर्यंत लक्षणीय वेळेची बचत होऊन प्रवासी आणि लॉजिस्टिक ऑपरेटर करीता एक्सप्रेस वे अधिक आकर्षक ठरेल. रु. ६६९५.३७ कोटी च्या एकूण प्रकल्प खर्चासह प्रकल्पाचे ६५ टक्के बांधकाम पूर्ण झाले आहे. महाराष्ट्रातील सर्वात महत्त्वाच्या रस्त्यांच्या दुव्यांपैकी एक श्रेणीसुधारित करून, यशवंतराव चव्हाण मुंबई पुणे द्रुतगती मार्ग प्रकल्पाचा प्रवासाचा वेळ, लॉजिस्टिक ऑपरेशन्स आणि एकूण वाहतूक कार्यक्षमतेवर मोठा सकारात्मक परिणाम होणार आहे. मुंबई पुणे एक्स्प्रेस वे आणि NH४ खालापूर टोल प्लाझाजवळ एकत्र येतात आणि खंडाळा एक्झिट जवळ वेगळे होतात. आडोशी बोगद्यापासून खंडाळा एक्झिटपर्यंतचा रस्ता सध्या ६



रेखांकन ९: यशवंतराव चव्हाण (मुंबई–पुणे) द्रुतगती मार्ग

लेनचा आहे, मात्र तो १० लेनपर्यंत वाढवण्याची गरज आहे. खोपोली आणि कुसगाव येथील बोगद्यांमुळे वाहतूक वाहने वगळून लहान वाहनांना मुंबई पुणे प्रवासादरम्यान ४० मिनिटांची बचत होणार आहे.

८. **दिल्ली – नागपूर इंडस्ट्रियल कॉरिडॉर** – दिल्ली नागपूर इंडस्ट्रियल कॉरिडॉर हा राष्ट्रीय औद्योगिक कॉरिडॉर, परिकल्पित नागपूर व नवी दिल्ली या शहरांना जोडतो. याअंतर्गत पाटण, सागर, झाशी, ग्वाल्हेर, आग्रा, मथुरा, जेवार, तसेच डीएमआयसीवरील शेंद्रा-बिडकीन औद्योगिक क्षेत्र आणि दिघी बंदर औद्योगिक क्षेत्र या दोन नोड्सचा समावेश आहे.



रेखांकन १०: दिल्ली – नागपूर इंडस्ट्रियल कॉरिडॉर

९. **राष्ट्रीय महामार्ग** – महाराष्ट्रातील प्रमुख शहरांना शेजारील राज्यांतील इतर प्रमुख शहरांशी जोडणारे विविध राष्ट्रीय महामार्गराज्यात प्रगतीपथावर आहेत.

- पुणे – बेंगळुरू द्रुतगती मार्ग: सातारा आणि सांगली मार्गे
- सुरत – चेन्नई एक्सप्रेसवे: नाशिक, अहमदनगर आणि सोलापूर मार्गे
- नागपूर – हैदराबाद इंडस्ट्रियल कॉरिडॉर: वर्धा आणि यवतमाळ मार्गे
- पुणे – हैदराबाद महामार्ग (NH६५): सोलापूर आणि उस्मानाबाद मार्गे
- मुंबई आणि वडोदरा द्रुतगती मार्ग - ३८० किमी लांब, सहा-लेन, नियंत्रित-प्रवेश वडोदरा, गुजरात आणि मुंबई शहरांना जोडणारा एक्सप्रेसवेचे, महाराष्ट्रात बांधकाम सुरू आहे.

१०.**मुंबई कोस्टल रोड** :- मुंबई शहर, उपनगर तसेच महानगर प्रदेशातील वाहतुकीची कोंडी टाळण्यासाठी हाती घेण्यात आलेला मुंबई ते भाईंदर किनारा मार्गाचा विस्तार पालघर पर्यंत करण्याचे नियोजीत आहे. त्यामुळे मोठया प्रमाणात प्रवासाच्या वेळेत व वाहतुकीसाठी लागणाऱ्या इंधनात बचत होईल.



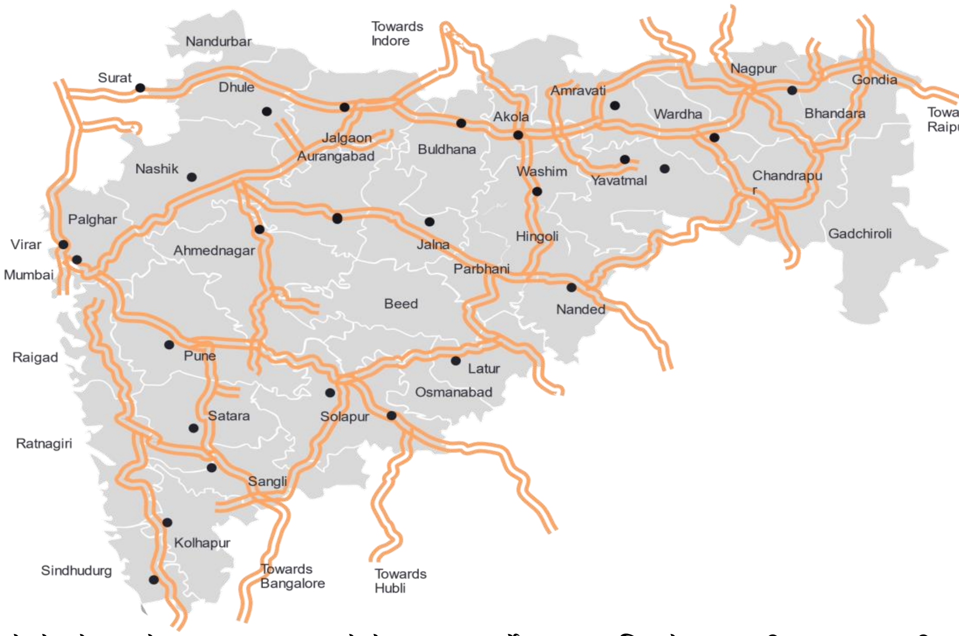
रेखांकन ११ : मुंबई कोस्टल रोड

(II) रेल्वे मार्ग (Railways):-

मध्य,पूर्व व पश्चिम रेल्वे या ३ विभागांतर्गत ११,६३१ किमीच्या रेल्वे नेटवर्कद्वारे व ६०५ रेल्वे स्टेशनद्वारे राज्य प्रमुख देशांतर्गत बाजारपेठांशी चांगल्या पध्दतीने जोडलेले आहे. महाराष्ट्रात सुमारे २३३ किमी लांबीचे निर्माणाधीन मेट्रो रेल्वेचे जाळे आहे. यामध्ये मुंबई मेट्रो, नागपूर मेट्रो आणि पुणे मेट्रो यांसारख्या प्रगतीपथावर असलेल्या मेट्रो प्रकल्पांचा समावेश आहे.महाराष्ट्रामध्ये ५४८ रेल्वे गुड्स शेड आणि ८ खाजगी मालवाहतूक टर्मिनल असुन देशातील एकूण रेल्वे नेटवर्कच्या ९.३% नेटवर्क महाराष्ट्रात मध्ये आहे.

रेखांकन १२ : महाराष्ट्राची रेल्वे कनेक्टीव्हीटी

Maharashtra Rail Connectivity



महाराष्ट्राचे रेल्वे जाळे राज्यभर पसरलेले असून पूर्वेकडून पश्चिमेला आणि उत्तर आणि दक्षिणेला जोडणारा महत्त्वाचा दुवा आहे. महाराष्ट्रातील रेल्वे माल वाहतुकीत महत्त्वाची भुमिका बजावते. देशाच्या मध्यवर्ती ठिकाणी असलेले नागपूर हे रेल्वे वाहतुकीचे महत्वपूर्ण हब आहे.

- **समर्पित मालवाहतूक कॉरिडॉर:** महाराष्ट्रातुन देशातील दोन प्रमुख समर्पित मालवाहतुक कॉरिडॉर जातात. या कॉरिडॉरमध्ये पारंपारिक रेल्वे क्षमतेच्या तुलनेत प्रगत पायाभूत सुविधा आणि कॅरेज क्षमता आहे. कॉरीडॉर अंतर्गत वॅगन्सची वाढलेली उंची, गाड्यांची दुप्पट लांबी, दुहेरी स्टॅकिंग कंटेनर्स, गाड्यांचा अतिरिक्त वेग आणि वॅगन्सची वाढलेली भार क्षमता या वैशिष्ट्यांचा समावेश आहे.
- **पूर्व - पश्चिम समर्पित फ्रेट कॉरिडॉर:** पूर्व पश्चिम समर्पित मालवाहतूक कॉरिडॉर पश्चिमेकडील सुरत(गुजरात) शहराला पूर्वेकडील डंकुनी (पश्चिम बंगाल) शहराशी जोडते. या समर्पित फ्रेट कॉरिडॉरचा मोठा भाग महाराष्ट्र राज्यातून जातो. राज्यातील नंदुरबार, धुळे, जळगाव, बुलढाणा, अकोला, अमरावती, वर्धा, नागपूर, भंडारा आणि गोंदिया हे जिल्हे या कॉरिडॉर द्वारे जोडले जातात.
- **उत्तर – दक्षिण समर्पित फ्रेट कॉरिडॉर:** उत्तर दक्षिण समर्पित फ्रेट कॉरिडॉर इटारसी (मध्य प्रदेश) शहराला विजयवाडा (आंध्र प्रदेश) शहराशी जोडते. हा कॉरिडॉर महाराष्ट्रातील नागपूर आणि चंद्रपूर जिल्हयांतून जातो.

महाराष्ट्रात जोडणी सुविधांचे विस्तृत जाळे निर्माण करण्याच्या परियोजनेअंतर्गत भारतीय रेल्वेने अनेक महात्वाकांक्षी प्रकल्प हाती घेतले आहेत. दुहेरीकरण /गेज कन्वर्जन / नविन प्रकल्प हे अंतर्भूत असलेल्या ३९

प्रकल्पांवर भारतीय रेल्वेने प्रामुख्याने लक्ष केंद्रित केले आहे. राज्याची लॉजिस्टीक व्यवहार्यता वाढवून आर्थिक वाढीला चालना देण्याच्या उद्देशाने हे प्रकल्प राबविले जात आहेत.

- **दुहेरीकरण प्रकल्प :** सिंगल ट्रॅक लाइनचे दुहेरी ट्रॅक लाईनमध्ये रुपांतरण करुन १९९१.६ कि.मी.लांबीच्या १४ दुहेरीकरण प्रकल्पांव्दारे विद्यमान न रेल्वे मार्गांची क्षमता वाढवणे हे उद्दिष्ट आहे, या प्रक्रियेला डुप्लिकेशन किंवा दुहेरीकरण देखील म्हणतात. सदर प्रकल्प कार्यान्वित झाल्यावर ट्रांझिट वेळ लक्षणीयरित्या कमी करुन लाईन्सवरील गर्दी कमी करून इंटरसिटी जोडणीमध्ये मोठया प्रमाणात सुधारणा करतील. त्याबाबतचा तपशिल खालीलप्रमाणे आहे :-

अ.क्र	सेक्शन	लांबी (कि.मी)
१.	भुसावळ-वर्धा -३ री लेन	३१३
२.	भुसावळ-बडनेरा-वर्धा- ४ थी लेन	३१३
३.	जळगाव – भडली मध्ये अतिरिक्त लेन	११
४.	पनवेल कोर्ड लेन	३४
५.	पनवेल-कर्जत (डी/एल)	२९
६.	भुसावळ-खांडवा- ३री व ४ थी लेन	१३१ x २
७.	मनमाड-जळगाव-४ थी लेन	१७०
८.	वर्धा-बाळरश – ४ थी लेन	११३
९.	मिरज कोर्ड लेन	१०
१०.	कर्जत-लोणावळा – ४ थी व ५ वी लेन	२ x ५३.३०
११.	मनमाड-इगतपूरी – ३ री व ४ थी लेन	२ x १२४
१२.	इतारसी – नागपूर – ४ थी लेन	२९६
१३.	चाळीसगांव – उड्डाणपूल	१५
१४.	कसारा-इगतपूरी – ४ थी व ५ वी लेन	२ x ३५.८०

- **आगामी महत्वपूर्ण रेल्वे प्रकल्प:-** आर्थिक वाढ आणि प्रादेशिक विकासाला चालना देण्यासाठी भारतीय रेल्वेने एकूण ९८० कि.मी. लांबीचे १८ नविन प्रकल्प प्रस्तावित केले आहेत. हे पायाभूत सुविधा केंद्रित उपक्रम रोजगार निर्मिती आणि स्थानिक व्यवसायांना प्रोत्साहीत करुन विकासाच्या संधी निर्माण करतात. त्याबाबतचा तपशिल खालीलप्रमाणे आहे :-

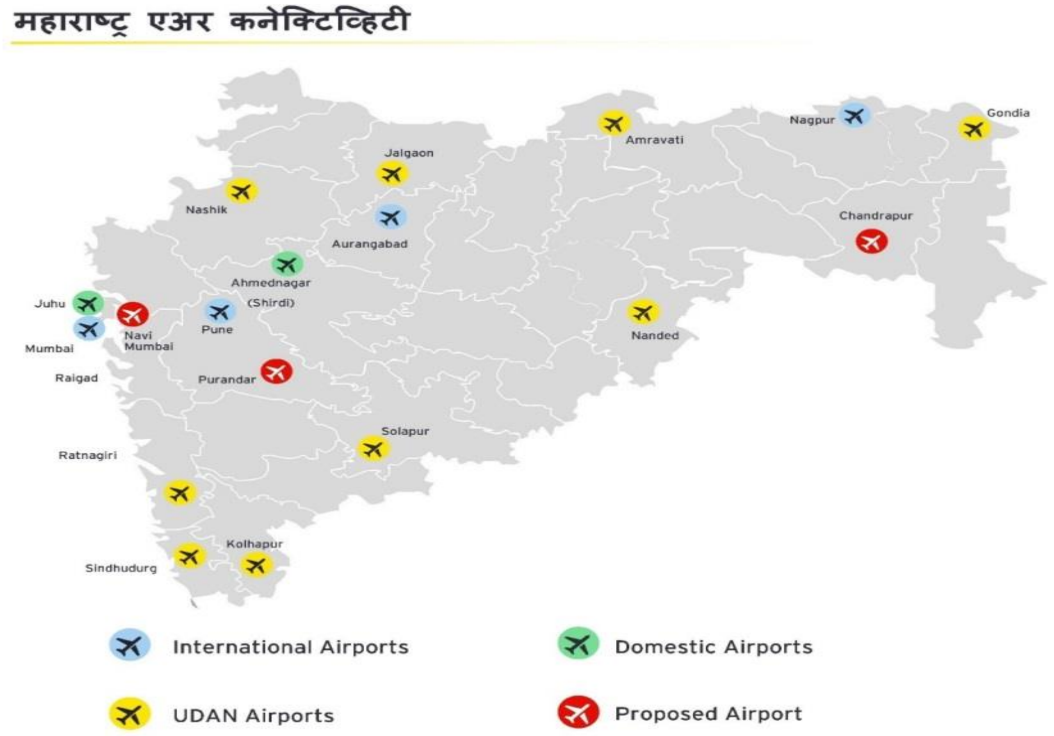
अ.क्र.	सेक्शन	लांबी (कि.मी)
१.	जालना-जळगांव	१७४
२.	जालना-खामगांव	१५५
३.	मनमाड-इंदूर	३०९.४३
४.	फलटण-पंढरपूर	१०५
५.	वर्धा-काटोल	८२
६.	माजरी-वरोडा-चिकनीरोड	२२.५
७.	वाघोला-सोनेगांव-भुगांव-चितोडा	२२.५
८.	राहूरी-शनिशिगंणापूर	२१
९.	नाशिक-शिर्डी	८२.८४
१०.	NMIA - खांदेश्वर	३.५
११.	NMIA - तारघर	१.३५
१२.	फलटण-मिरज	१०५
१३.	लोणावळा-खंडाळा-खोपोली	१५
१४.	खांडवा-धार बारवानीमार्गे	२६०
१५.	माहूर-पुसद	९०
१६.	छ.संभाजीनगर-भुसावळ-जळगांव	१६०
१७.	कल्याण-अहमदनगर (मुरबाड-अहमदनगर)	२०४ / १७६
१८.	सौसर-पंधुरणा	३३

- **गेज रुपांतरण प्रकल्प :** विविध रुंदीच्या ट्रॅकमध्ये सुसंगता साधून अखंड ट्रॅक कनेक्टिव्हिटी सुनिश्चित करण्याकरिता भारतीय रेल्वेने अनेक गेज रुपांतरण प्रकल्पाचे धोरणात्मक नियोजन केले आहे. या प्रकल्पांमुळे रेल्वे नेटवर्कमध्ये एकरुपता येऊन सेवा कार्यक्षमतेमध्ये सुधारणा होण्याचे अपेक्षित आहे.
- **एकात्मिक लॉजिस्टिक जोडणी प्रकल्प:** अनेक एकात्मिक लॉजिस्टिक कनेक्टिव्हिटी प्रकल्पांवरील विशेष भर भारतीय रेल्वेची महाराष्ट्रातील लॉजिस्टिक सूधारण्याची वचनबध्दता दर्शवतो.यामध्ये खालील प्रकल्प समाविष्ट आहेत.
    - ✓ **वैभववाडी-कोल्हापूर रेल्वे मार्ग:** रत्नागिरीजवळ या प्रकल्पाच्या मोक्याचे स्थानामूळे रेल्वे, बंदर आणि रस्ते कनेक्टिव्हिटी एकत्रित इंटीग्रेट होऊन व्यावसायिक उपक्रमांना चालना मिळेल आणि प्रादेशिक व्यापार मजबूत होईल.
    - ✓ **पंढरपूर - फलटण रेल्वे मार्ग:** साखर कारखाने आणि दाट फळबागांमधून जाणारा हा रेल्वे मार्ग पंढरपूरला जाणाऱ्या भाविकांच्या वाहतूक गरजा पूर्ण करून शेतीमालाच्या निर्यातीला चालना देईल.
    - ✓ **जालना-खामगाव रेल्वे लाईन:** धार्मिक पर्यटन तसेच व्यावसायिक महत्त्व या दुहेरी उद्दिष्टामूळे हा प्रकल्प जालन्याला एक गजबजलेल्या औद्योगिक केंद्रात बदलण्यास सक्षम करेल. जालना येथे उभारलेल्या देशातील पहिल्या ड्राय पोर्टच्या सान्निध्यात होणारा विकास यासाठी सहाय्यभूत ठरत आहे.
    - ✓ **लोणावळा-खोपोली रेल्वे मार्ग:** मुंबई मेट्रोपॉलिटन रिजन आणि लोणावळा दरम्यान आवश्यक जोडणी प्रदान करणारा हा मार्ग मुंबई मेट्रोपॉलिटन रिजनच्या बाजारपेठेद्वारे तसेच उच्च निर्यात क्षमता असलेल्या उत्पादनांद्वारे करण्यात येणाऱ्या लॉजिस्टिक मागणीला पूर्ण करेल. या प्रकल्पाच्या अंमलबजावणीमुळे महत्त्वपूर्ण व्यावसायिक विकास आणि लॉजिस्टिक सुधारणा होईल.
- **गतीशक्ती मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (GCT) धोरण:** ज्यामध्ये रेल्वे कार्गोसाठी अतिरिक्त टर्मिनल तयार करण्याच्या उद्देशाने गतीशक्ती मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल (GCT) धोरण हा उपक्रम भारतीय रेल्वेच्या औद्योगिक गुंतवणुकीला चालना देण्याच्या धोरणाचा एक प्रमुख घटक आहे.
- **महाराष्ट्रातील गतीशक्ती कार्गो टर्मिनल्स (GCTs):** GCTच्या विकासासाठी तळोजा पंचानंद, न्यू मकरधोकडा, घुग्गुस, मुरसा, सिंदी यासारखी अनेक संभाव्य ठिकाणे भारतीय रेल्वेद्वारे विचारात घेतली जात आहेत. एकदा पूर्ण झाल्यानंतर, ते राज्यभरातील कार्गो कनेक्टिव्हिटी लक्षणीयरीत्या वाढवतील अशी अपेक्षा आहे.
- **GCT ची विकास यंत्रणा :**GCTs च्या विकास यंत्रणेचा उद्देश या टर्मिनल्सचे बांधकाम सुरळीतपणे करणे हे आहे. प्रक्रियेमध्ये सुव्यवस्थित अर्ज आणि मंजूरी यंत्रणा, जलद मंजूरी, विभागीय शुल्कातून सूट आणि कनेक्टिव्हिटी वाढीसाठी वापरल्या जाणाऱ्या रेल्वेच्या जमिनीवर जमीन परवाना शुल्क माफ करणे समाविष्ट आहे. हे बदल GCT च्या जलद विकासास प्रोत्साहन देतील आणि मालवाहतुकीच्या कार्यक्षम व्यवस्थेसाठी हाताळणी व्यासपीठाला चालना देतील.

(III) हवाई मार्ग (Airways):-

सध्या महाराष्ट्रात २६ विमानतळे/ धावपट्टया आहेत. या २६ विमानतळांपैकी १२ कार्यरत आहेत त्यापैकी ४ आंतरराष्ट्रीय (मुंबई, पुणे, छत्रपती संभाजी नगर, नागपूर) आणि ८ डोमेस्टिक (नाशिक, कोल्हापूर, सिंधुदुर्ग, शिर्डी, गोंदिया, जळगाव, नांदेड आणि जुहू) आहेत. सन २०२२ मध्ये देशांतर्गत मालवाहतूक २५१,२०७ MT आणि आंतरराष्ट्रीय साठी ५५७,३०५ MT होती. कार्यरत विमानतळावरून एकूण मालवाहतूक सुमारे ८०८,५१२ MT आहे.

रेखांकन १३: महाराष्ट्र एअर कनेक्टिव्हिटी



छत्रपती शिवाजी महाराज आंतरराष्ट्रीय विमानतळ, मुंबई यावरील भार कमी करण्यासाठी नवी मुंबई येथे सार्वजनिक खाजगी भागीदारीतून चार टप्प्यात नवीन आंतरराष्ट्रीय विमानतळ प्रस्तावित करण्यात आले आहे. दरवर्षी किमान १५ लाख MT कार्गो हाताळण्यासाठी नियोजित सर्वात मोठा ग्रीनफिल्ड प्रकल्प आहे. हवाई मार्ग (१४)/धावपट्टी चा तपशिल पुढीलप्रमाणे आहे :-

क्रमांक	विमानतळ प्रकार	तपशील
१	आंतरराष्ट्रीय विमानतळ (४)	मुंबई (AAI) नागपूर (मिहान इंडिया लि.) पुणे (AAI) औरंगाबाद (AAI)
२	देशांतर्गत विमानतळ (नागरी उड्डान मंत्रालयाद्वारे प्रवाशांच्या वाहतुकीसाठी परवानाकृत) (८)	नाशिक (HAL) कोल्हापूर (AAI) सिंधुदुर्ग (MIDC/IRB) शिर्डी (MADC) गोंदिया (AAI) जळगाव (AAI) जुहू (AAI) नांदेड (MIDC),
३	नवीन प्रस्तावित विमानतळ (२)	नवी मुंबई (सिडको) पुणे (पुरंदर) (MIDC),

नागरी विमान वाहतूक मंत्रालयाकडून प्रवासी वाहतूकीसाठी परवाना नसलेली पायाभुत सुविधा तयार असुन अद्याप कार्यान्वित न झालेली बारामती, यवतमाळ, अमरावती, रत्नागिरी (ICG), सोलापूर (AAI), अकोला (AAI), कराड (AAI), धुळे, फलटण, कल्याण (संरक्षण मंत्रालय वापरत नाही), हडपसर (ग्लाइडर ऑपरेशन्स —DGCA), चंद्रपूर (मोरवा) अशी १४ विमानतळे आहेत. या विमानतळांचे संक्षिप्त वर्णन खालीलप्रमाणे आहे:-

❖ **नवी मुंबई आंतरराष्ट्रीय विमानतळ :-**

नवी मुंबई आंतरराष्ट्रीय विमानतळ म्हणजेच डॉ. बी. पाटील आंतरराष्ट्रीय विमानतळ हा नवी मुंबईतील कोपरा – पनवेल परिसरात विकसित केलेला ग्रीनफिल्ड प्रकल्प आहे. हा प्रकल्प १९९७ मध्ये सुरू करण्यात आला होता परंतु २००८ मध्ये PPP तत्त्वावर विकसित करण्यास मान्यता मिळाली. हा प्रकल्प ३ टप्प्यांत विकसित केला जात आहे आणि पहिल्या टप्प्यातील ऑपरेशनमध्ये दरवर्षी २५ दशलक्ष प्रवासी हाताळण्याची अपेक्षा आहे.

- विमानतळ २,८०० एकर पेक्षा जास्त क्षेत्रात विकसित केला जात आहे ज्याचा अंदाजित प्रकल्प खर्च INR १६,७०० कोटी (US$२.१ बिलियन) आहे.
- सदर प्रकल्प नवी मुंबई आंतरराष्ट्रीय विमानतळ लि. (NMIAL) द्वारे अंमलात आणला जात आहे, विशेष उद्देश वाहन (SPV) अदानी एअरपोर्ट्स होल्डिंग्स लिमिटेड आणि सिडको द्वारे SPV मध्ये ७४:२६ ची इक्विटी भागीदारी आहे.
- पहिल्या टप्प्याचे बांधकाम ऑगस्ट २०२१ मध्ये सुरू करण्यात आले आणि मार्च २०२५ पर्यंत कार्यान्वित होण्याची अपेक्षा आहे.

❖ **नागपूर आंतरराष्ट्रीय विमानतळ:-**

भारतीय विमानतळ प्राधिकरण आणि महाराष्ट्र विमानतळ विकास कंपनीने फेब्रुवारी २००९ मध्ये या विमानतळाच्या संचालनासाठी ५१% आणि ४९% वाटा असलेले संयुक्त उद्यम स्थापन केले. या विमानतळाची प्रमुख प्रस्तावित वैशिष्ट्ये खालील प्रमाणे आहेत:

- एटीसी टॉवर: नवीन एटीसी टॉवर बांधण्याचे प्रस्तावित आहे.
- एप्रन : सध्या नागपूर विमानतळावर एकावेळी १७ विमाने सामावू शकतात. भविष्यात एकावेळी १०० विमाने सामावून घेण्यासाठी एप्रन विस्तारित करण्याचा प्रस्ताव आहे.
- टर्मिनल इमारत: नागपूर विमानतळाची टर्मिनल इमारत २५,००० चौ.फूटमध्ये उभारली असून ९६० प्रवासी/तास (पीक तास क्षमता) हाताळण्याची क्षमता आहे. भविष्यात विमानतळाचे क्षेत्रफळ ३ लाख चौरस मीटर पर्यंत विस्तारणे अपेक्षित आहे ज्याची प्रवासी हाताळणी क्षमता १४ दशलक्ष आहे.
- एअर कार्गो: नागपूर येथील एअर कार्गो टर्मिनल इमारतीची क्षमता २०,००० टनांवरून ७०,००० टनांपर्यंत वाढवणे अपेक्षित आहे.

❖ **शिर्डी आंतरराष्ट्रीय विमानतळ :-**

- १ ऑक्टोबर २०१७ रोजी भारताच्या माननीय राष्ट्रपतींच्या हस्ते शिर्डी आंतरराष्ट्रीय विमानतळाचे उद्घाटन करण्यात आले .
- धावपट्टीची लांबी वाढविण्यात आली आहे, नवीन अग्निशमन उपकरणे खरेदी करण्यात आली असून टॅक्सी बे आणि ऍप्रॉनचे काम पूर्ण झाले आहे. एटीसी आणि अग्निशमन केंद्राची उभारणी केली जात आहे.
- भारतीय मेट्रोलॉजी विभाग आणि भारतीय विमानतळ प्राधिकरण यांनी संयुक्तपणे नाईट लँडिंग सुविधेचे काम पूर्ण केले आहे आणि नागरी विमान वाहतूक महासंचालनालयाने (DGCA) नमूद

केलेल्या उणीवांच्या अनुषंगाने कार्यवाही केली आहे. DGCA ने १६ फेब्रुवारी २०२३ रोजी नाईट लँडिंगला परवानगी दिली आहे.

- एटीसी टॉवर तथा प्रशासन इमारतीचे काम प्रगतीपथावर आहे.
- शिर्डी व परिसरातून उत्पादित होणाऱ्या कृषी व शेतमालाला बाजारपेठ उपलब्ध करून देण्यासाठी विमानतळ परिसरात स्वतंत्र मालवाहू इमारत बांधण्याचा प्रस्ताव आहे , त्यासाठी सल्लागाराची नियुक्ती करण्यात आली असून त्यांनी आपला अहवालही सादर केला आहे . या इमारतीसाठी अंदाजित खर्च रु. ५५ कोटी असून हा प्रकल्प पंतप्रधान गति शक्ती योजनेचा भाग म्हणून समाविष्ट करण्यात आला आहे.
- नोव्हेंबर २०२१ सुमारे २ दशलक्ष प्रवाशांचा टप्पा पूर्ण केल्यानंतर शिर्डी विमानतळाला नागरी विमान वाहतूक मंत्रालयाकडून "प्रमुख विमानतळ" चा दर्जा प्राप्त झाला आहे.

❖ **अमरावती (बेलोरा) विमानतळ :-**

- विमानतळाच्या संरक्षक भिंतीचे काम पूर्ण झाले आहे.
- ११ जुलै २०१९ रोजी धावपट्टी विस्तार, टॅक्सी बे, ऍप्रनच्या बांधकामासाठी कंत्राटदाराची नियुक्ती करण्यात आली होती आणि डिसेंबर २०२२ अखेर काम पूर्ण झाले आहे.
- या विमानतळाला पर्यावरण आणि संरक्षण मंत्रालयाने मान्यता दिली आहे. टर्मिनल इमारतीच्या उभारणीसाठी निविदा प्रक्रिया पूर्ण झाली असून १९ जानेवारी २०२३ रोजी कार्यादेश निर्गमित करण्यात आला असून, ९० % काम पूर्ण झाले आहे.
- २३ मार्च २०२३ रोजी नाईट लँडिंग आणि पेरिफेरल लाइटिंगची कार्यादेश निर्गमित करण्यात आले असून ९० % काम पूर्ण झाले आहे.
- २२ डिसेंबर २०२२ रोजी झालेल्या बैठकीत उच्चाधिकार समितीने नवीन प्रशासकीय इमारतीच्या बांधकामास मान्यता दिली आहे .

❖ **धुळे विमानतळ :-**

- सध्या बॉम्बे फ्लाइंग क्लबतर्फे विमान उड्डाणाचे प्रशिक्षण दिले जात आहे.
- सीमा भिंत, टर्मिनल इमारत आणि धावपट्टीचे डांबरीकरणाचे काम रु. ६ कोटीच्या खर्चाद्वारे पूर्ण झाले आहे.

❖ **कराड विमानतळ :-**

- कराड विमानतळाचा वापर सध्या खाजगी आणि सरकारी नॉन शेडयूल्ड उड्डाणांसाठी केला जात आहे.
- या विमानतळाच्या विस्तारासाठी २०१२ मध्ये अंदाजे रु. ९६ कोटी रकमेची मंजूरी देण्यांत आली आहे.
- विमानतळासाठी किमान ५२ एकर जागेची आवश्यकता असून, भूसंपादन पूर्णत्वाच्या टप्प्यात आहे.

❖ **सोलापूर (होटगी) विमानतळ :-**

- विमानतळाचा वापर सध्या नॉन शेडयूल्ड उड्डाणांसाठी केला जात आहे. भारतीय विमानतळ प्राधिकरणाद्वारे उडान अंतर्गत सेवा सुरू करण्याचा प्रयत्न केला जात आहे परंतू जवळच असलेल्या साखर कारखान्याची उंच चिमणीचा अडथळा नुकताच स्थानिक प्रशासनाकडून दूर करण्यात आला.

- **अकोला विमानतळ (शिवनी) :-**
    - अकोला विमानतळावर १४०० मीटर लांबीची धावपट्टी आणि ४० प्रवासी क्षमता असलेली इमारत असेल . या विमानतळाच्या विस्तारीकरणासंबंधी प्रक्रिया भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरणामार्फत सुरु आहे.
- **कोल्हापूर विमानतळ :-**
    - कोल्हापूर विमानतळ AAI च्या अखत्यारीत येत असून भूसंपादनाची जबाबदारी राज्य सरकारची आहे.
    - शासनाने जमिनीच्या विकासासाठी रु. २ कोटी निधी वाटप केला असून, १०.९३ हेक्टर भूसंपादन पूर्ण झाले आहे.
    - ऑक्टोबर २०२४ पर्यंत जमिनीचे पूर्ण संपादन पूर्ण होणे अपेक्षित होते.
- **रत्नागिरी विमानतळ (ICG) :-**
    - हा विमानतळ भारतीय तटरक्षक दलाच्या अखत्यारीत येतो आणि विमानतळाचा समावेश २०१७ मध्ये उडान योजनेंतर्गत करण्यात आला आहे.
    - पूर्वी धावपट्टीची लांबी १,३७२ चौ.मीटर होती , मात्र भारतीय तटरक्षक दलाने तिची लांबी १,७०० चौ.मीटर इतकी वाढवली आहे .
    - विमानतळावर खालील सुविधा प्रस्तावित आहेत:
        - ✓ समांतर टॅक्सीट्रक - १२० मीटर रुंद X १,४०० मीटर लांब
        - ✓ नेव्हिगेशन उपकरणे (एनएव्ही एड्स) - १७० मीटर रुंद X १३० मीटर लांब
        - ✓ टर्मिनल इमारत – ६.९६ हेक्टर चौ.
    - टर्मिनल इमारत उभारण्यासाठी आणि टर्मिनलला रस्ता जोडण्याच्या कामासाठी एमएडीसीची नियुक्ती करण्यात आली आहे.
- **सिंधुदुर्ग विमानतळ (चिपी परुळे) :-**
    - मे. IRB इन्फास्ट्राक्चर आणि MIDCने PPP तत्वावर या विमानतळाचा विकास करणे अपेक्षित आहे.
    - विमानतळ सुमारे २७५ हेक्टर क्षेत्रात विकसित झाला आहे.
    - दिनांक १० सप्टेंबर २०२१ रोजी महाराष्ट्राच्या मुख्यमंत्र्यांच्या उपस्थितीत प्रवासी हवाई वाहतूक सुरू करण्यात आली असून हवाई वाहतूक सुरु आहे.
- **जळगाव विमानतळ :-**
    - हा विमानतळ AAI च्या अखत्यारीत येत असून महाराष्ट्र सरकारच्या उडान योजनेत त्याचा समावेश करण्यात आला आहे.
    - हा प्रकल्प खाजगी क्षेत्रासाठी सोशल इम्पॅक्ट असेसमेंटमधून वगळण्यात यावा, असा प्रस्ताव प्रधान सचिव (वने) यांच्याकडे पाठविण्यात येत आहे.
- **गोंदिया विमानतळ :-**
    - हा विमानतळ AAI च्या अखत्यारीत येतो.
- **औरंगाबाद विमानतळ :-**
    - हा विमानतळ AAI च्या अखत्यारीत येतो.
    - विमानतळाचा विस्तार करण्यासाठी १३९ एकर जागेची आवश्यकता आहे आणि त्याची देखभाल आणि देखभाल नियमितपणे करणे आवश्यक आहे.

    उडान योजना – उडान ही वायु मार्गाद्वारे जोडणी सुधारण्यासाठी केंद्र सरकारची योजना असून प्रादेशिक कनेक्टिव्ह योजनेअंतर्गत १) अमरावती, २) गोंदिया , ३) नाशिक, ४) जळगाव ,

५) नांदेड, ६) सोलापूर , ७) कोल्हापूर, ८) रत्नागिरी आणि ९) सिंधुदुर्ग ही ठिकाणे सामाविष्ट केली आहे.

पहिल्या टप्प्यात नाशिक, जळगाव , नांदेड, सोलापूर आणि कोल्हापूर तर दुसऱ्या टप्प्यात अमरावती, गोंदिया , रत्नागिरी आणि सिंधुदुर्ग येथील विमानतळांचा RCS या योजनेत समावेश केला जाणार आहे.

(IV) सागरी मार्ग (Seaways):-

राज्यात २ प्रमुख बंदरे आणि ४८ लघु बंदरांमधून समुद्रमार्गे देशांतर्गत तसेच जगभर उत्तम जोडणी आहे. दोन प्रमुख बंदरे -मुंबई बंदर आणि जवाहरलाल नेहरू बंदर राज्यात आहेत. कार्गो हाताळणी करण्यासाठी राज्यातील ४८ लघु बंदरांमध्ये कॅप्टिव्ह जेटी आणि बहुउद्देशीय जेटी स्थापन करण्यात आल्या आहेत. मुंबई बंदर आणि जवाहरलाल नेहरू बंदर यांनी सन २०२१-२२ मध्ये अनुक्रमे ५९८.९० लाख मेट्रिक टन आणि ७५९.९६ लाख मेट्रिक टन मालवाहतूक केली. लॉयड्सच्या अहवालानुसार जेएनपीटी जगातील प्रमुख ३० बंदरांपैकी एक आहे. छोट्या बंदरांमध्ये अनेक कॅप्टिव्ह आणि बहुउद्देशीय जेटी उभारल्या आहेत, ज्या कार्गो हाताळणी देखील करतात. सन २०२३-२४ मध्ये लघु बंदरांनी हाताळलेला माल सुमारे ७६.८७ MMT होता.

जवाहरलाल नेहरू बंदर प्राधिकरण, भारत सरकारच्या आणि महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्डाच्या सहकार्याने पालघर जिल्हयात वाढवण बंदर विकसित करत आहे. वाढवण येथील नियोजित बंदर हे भारत सरकारद्वारे भारतीय बंदर कायदा १९०८ अंतर्गत अधिसूचित एक मोठे बंदर असेल. हे बंदर जेएनपीए आणि महाराष्ट्र मेरीटाईम बोर्ड द्वारे अनुक्रमे ७४% आणि २६% शेअरहोल्डिंगसह संयुक्तपणे अंमलात येणार असून, हे बंदर लँडलॉर्ड पोर्टआधारित मॉडेलवर विकसित केले जाईल. पूर्णत: विकसित झालेले बंदर १८ ते २० मीटरच्या खोलीसह १६,००० TEU आणि त्याहून अधिक आकाराचे कंटेनर हाताळण्यास सक्षम असेल.

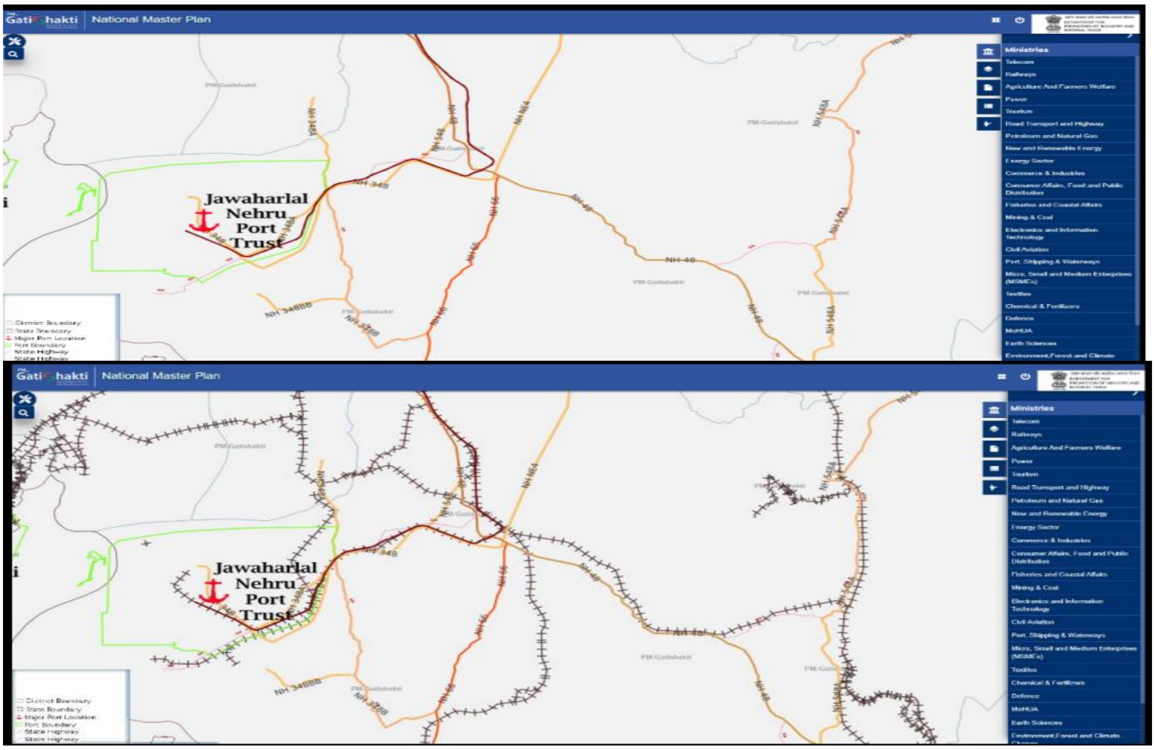
रेखांकन १४: महाराष्ट्र सागरी नेटवर्क



- **महाराष्ट्रातील प्रमुख बंदरे आणि त्यांची जोडणी:-**
  - ❖ **जवाहरलाल नेहरू बंदर :-**

    राज्यातले मुंबई येथील हे प्रमुख बंदर १९८९ पासून कार्यरत आहे. सन २०२१-२२ मध्ये सदर बंदरामुळे हाताळलेली एकूण वाहतूक क्षमता ७६ MTPA इतकी आहे. सदर बंदरामार्फत प्रमुख कार्गो हाताळणी कंटेनरमार्फत मालवाहतूक करण्यात येते.

रेखांकन १५: जवाहरलाल नेहरू बंदराची सद्य कनेक्टिव्हिटी स्थिती



➢ **रोड कनेक्टिव्हिटी स्थिती:** NH३४८ आणि NH३४८A ला ६/८ लेनच्या रस्त्याच्या रुंदीसह जोडलेले. सर्वात जवळचा महामार्ग बंदरापासून ५ किमी अंतरावर आहे.

➢ **सागरमाला अंतर्गत रस्ते जोडणी प्रकल्प - जवाहरलाल नेहरू बंदर**

- JNPTY जंक्शन येथे उड्डाणपूल हा २ किमी लांबीचा असून, या उड्डाणपुलावरून मध्य/दक्षिण गेट कॉम्प्लेक्सची बाह्यवळण वाहतूक सुरू आहे.
- NH-४B-SH- ५४आणि आमरा चे JNPT- ६ते ८ लेनिंग मार्ग हा ४३.९ किमी लांबीचा असून बंदर आता राज्य महामार्ग-५४ आणि आमरा द्वारे जोडले गेले आहे मार्ग (NH-३४८A) पनवेलजवळील प्रस्तावित नवी मुंबई आंतरराष्ट्रीय विमानतळा आणि H-४ च्या सीमेवर आहे.
- NH-४B-SH- ५४आणि आमरा चे JNPT- ६ते ८ लेनिंग मार्ग हा २४ मी लांबीचा असून पुलाच्या विस्तारामुळे, डीएफसी लोडिंग वाहतूकीसाठी चौथ्या टर्मिनल आणि तिसऱ्या लाईनमध्ये प्रवेश करणे सुलभ झाले आहे
- कंटेनर टर्मिनलसाठी इव्हॅक्युएशन रोड या ३.५ किमी लांबीचा असून हा रस्ता DPW टर्मिनलच्या कंटेनरयुक्त मालाचे जलद इव्हॅक्यूअेशन करण्यात मदत करेल

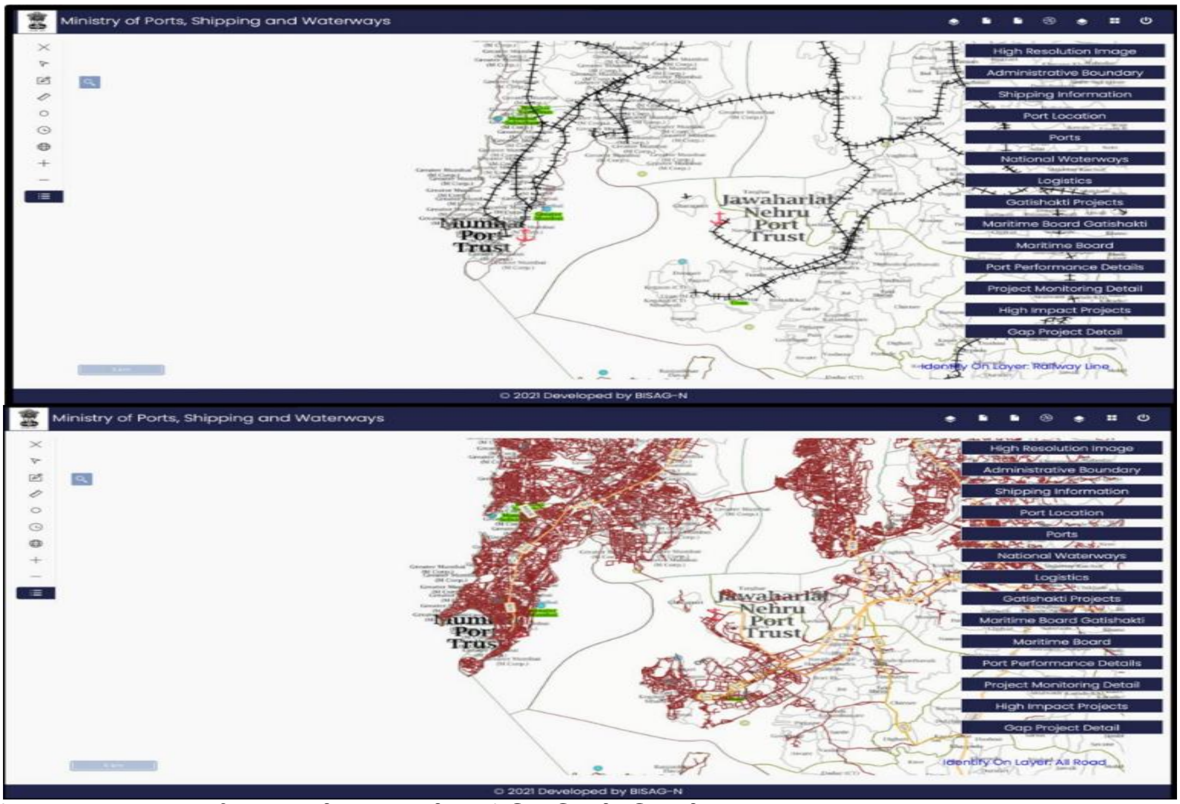
➢ **रेल्वे कनेक्टिव्हिटी स्थिती:** वेस्टर्न डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडॉर (WDFC) आणि रेल्वे लाईन्स नेटवर्कशी जोडलेले.

➢ **सागरमाला अंतर्गत रेल्वे जोडणी प्रकल्प - जवाहरलाल नेहरू बंदर**

- भारत मुंबई कंटेनर टर्मिनल प्रा.लि. (BMCTPL) -PSA द्वारे विकसित होत असलेल्या चौथ्या टर्मिनलशी रेल्वे कनेक्टीव्हीटी हा ६ किमी लांबीचा असून विद्यमान होल्डिंग यार्डपासून विकास टर्मिनलला रेल्वे कनेक्टिव्हिटी प्रदान करते.
- जेएनपीटी भाग I डीएफसी अनुरूप कॉमन रेल यार्डचा विकास जेएनपीटी भाग II डीएफसी अनुरूप कॉमन रेल यार्डचा विकास, आरओबीमध्ये बदल हा १.५ किमी लांबीचा असून जेएनपीए डबल स्टॅक डीएफसी रेकद्वारे कंटेनर हाताळण्यास सक्षम असेल ज्यामुळे लक्षणीय लॉजिस्टिक खर्च कमी होईल
- ३ री लाइन रेल्वे कनेक्टिव्हिटी जासई ते जेएनपीटी हा ११.४ किमी लांबीचा असून विकासासह FCT (फेज-II), सुमारे ४.८ MTEU ची क्षमता वाढ होईल.

❖ **मुंबई बंदर :-**

राज्यातले मुंबई येथील हे प्रमुख बंदर १८७३ पासून कार्यरत आहे. सन २०२१-२२ मध्ये सदर बंदरामुळे हाताळलेली एकूण वाहतूक क्षमता ६० MTPA इतकी आहे. सदर बंदरामार्फत प्रमुख कार्गो हाताळणी कच्चे तेल आणि POL ची मालवाहतूक करण्यात येते.



रेखांकन १६: मुंबई बंदराची सध्याची कनेक्टिव्हिटी स्थिती

➢ **रोड कनेक्टिव्हिटी स्थिती:** सोनेरी चतुर्भुज कॉरिडॉरपासून NH-३४८Ax द्वारे ४० किमी वर बंदर चांगले जोडलेले आहे.

➢ **रेल्वे कनेक्टिव्हिटी स्थिती:** बंदर रेल्वे मार्गाने चांगले जोडलेले आहे. बंदर अंदाजे ५० किमी आहे. WDFC पासून दूर.

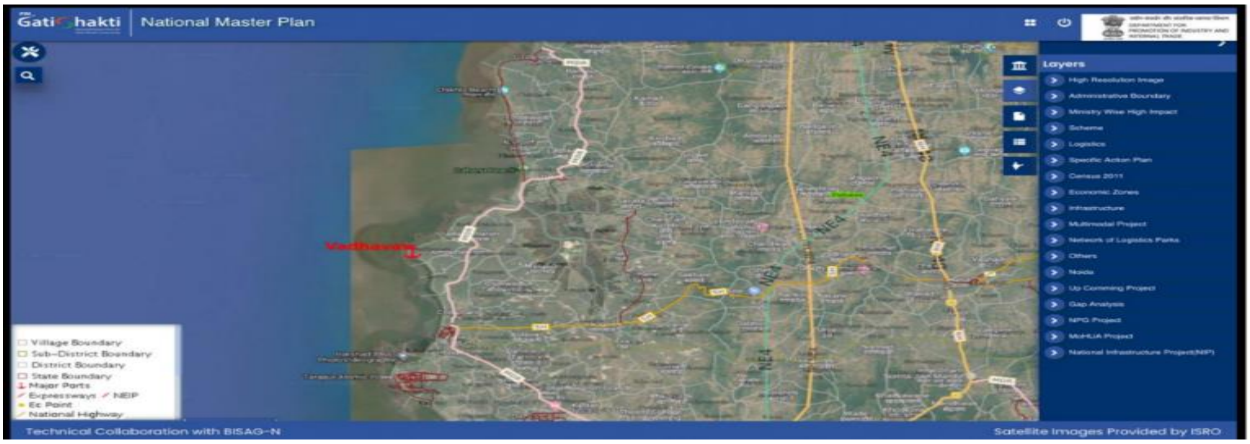
- **सागरमाला अंतर्गत रेल्वे कनेक्टिव्हिटी प्रकल्प - मुंबई बंदर**

MBPT कडून मालवाहतुकीसाठी वडाळा आणि कुर्ला दरम्यान समर्पित माल मार्ग हा मूल्यांकन अंतर्गत असून बंदरावर माल आणि कार्गो वाहतूकीसाठी गर्दीच्या शहरातील रस्त्यांवरून होणारी हालचाल खंडीत होत नाही.

❖ **वाढवण बंदर :-**

राज्यातले पालघर येथील हे प्रमुख बंदर मार्च २०२८ पासून कार्यरत होण्याचे प्रस्तावित आहे. सदर बंदरामार्फत सर्व कार्गो हाताळणी अपेक्षित आहे.

रेखांकन १७: वाढवण बंदर



➢ **रोड जोडणी प्रकल्प - वाढवण बंदर**

- तारापूर-बोईसर किंवा चिंचणी-वाणगाव किंवा डहाणू मार्गे वाढवणची NH ८ला कनेक्टिव्हिटी हा २५ किमी इतकी असून पूर्ण झाल्यावर बंदरात येणाऱ्या सुमारे १.३६५ दशलक्ष TEU किमतीच्या कंटेनरयुक्त कार्गोची कनेक्टिव्हिटी पूर्ण करेल.
- तवा येथील NH- ८ला वाढवण बंदराची जोडणी ३४ किमी इतकी असून वाढवण बंदराला NH कनेक्टिव्हिटीचे काम सुरु आहे. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रेल्वे कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प खालीलप्रमाणे आहेत :-

✓ वाणगाव ते डहाणू स्थानकादरम्यान ट्रंक लाईनला जोडण्यासाठी प्रस्तावित ग्रीनफिल्ड बंदर २१ किमी असून काम चालू आहे.

❖ **धरमतर बंदर :-**

राज्यातले धरमतर येथील हे नॉन मेजर बंदर असून ते सन १९९३-९४ पासून कार्यरत आहे. सन २०२३-२४ मध्ये सदर बंदरामुळे हाताळलेली एकूण वाहतूक क्षमता JSW बर्थ-२५.२६ MTPA नॉन-JSW बर्थ-४.७५ MTPA अशी आहे. सदर बंदरामार्फत लोहखनिज आणि कोळसा अशी कार्गो हाताळणी करण्यात येते. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रस्ते रेल्वे कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प पुढीलप्रमाणे आहेत :-

✓ धरमतर बंदर ते वडखळ या २ किमी विद्यमान रस्त्याचे विस्तारीकरण प्रस्तावित आहे.

✓ धरमतर रेल्वे मार्ग नवीन मार्ग १० किमी चा असून विस्तारीकरण जोडण्याचे काम प्रस्तावित आहे.

✓ अदानी सिमेंट स्टेशन ते पेण पर्यंत (धरमतर) रेल्वे कनेक्टीव्हीटी अंदाजे १२ किमी असून प्रस्तावित आहे.

❖ **दिघी बंदर :-**

राज्यातले राजापूर येथील हे नॉन मेजर बंदर २००४ पासून कार्यरत आहे. सन २०२३-२४ मध्ये सदर बंदरामुळे हाताळलेली एकूण वाहतूक क्षमता ०.५५ MTPA इतकी आहे. सदर बंदरामार्फत कोळसा आणि बिटुमेन अशी कार्गो हाताळणी करण्यात येते. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रस्ते रेल्वे कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प खालीलप्रमाणे आहेत :-

✓ S H ९७-९८-९२ NH वरुन दिघी बंदराच्या उत्तर आणि दक्षिण किनाऱ्यापर्यंत अपग्रेड काम सुरु असून, ९७ किमी रस्त्याचे काम पूर्ण झाले आहे.

- ✓ विद्यमान रस्ते जोडणीचे (NH५४८A आणि NH७५३AF) २ लेनवरून NH६६ पर्यंत दोन्ही बाजूंना ६ लेनमध्ये अपग्रेड करण्याचे काम सुरु असून, ९८ किमी रस्त्याचे काम पूर्ण झाले आहे.
- ✓ DIGHI ते आगरदांडा टर्मिनल प्रवेशापर्यंत ४ लेन चा २० किमी चा रस्ता प्रस्तावित आहे.
- ✓ दोन्ही टर्मिनल रस्त्यांना जोडणारा वराळ जवळील खाडीवरील पूल ५.५ किमी रस्ता प्रस्तावित आहे.
- ✓ ४ लेन (बिटुमेन रोड), रोह्याला दोन्ही टर्मिनल्सना जोडणारा १४ किमी रस्ता प्रस्तावित आहे.
- ✓ पुणे या दोन्ही शहरांना जोडणारा ४ लेनचा १२ किमी इतका रस्ता प्रस्तावित आहे.
- ✓ इंद्रापूर ते पुण्याला जोडणारा बंदर, ६ लेनचा १०८ किमी चा रस्ता प्रस्तावित आहे.
- ✓ दिघी बंदर ते रोहा पर्यंत ३५.५९ किमी रेल्वे संपर्क प्रस्तावित आहे.

❖ **जयगड बंदर :-**

राज्यातले जयगड येथील हे नॉन मेजर बंदर २००९ पासून कार्यरत आहे. सन २०२३-२४ मध्ये सदर बंदरामुळे हाताळलेली एकूण वाहतूक क्षमता ३७.३४ MTPA इतकी आहे. सदर बंदरामार्फत कोळसा,लोहखनिज आणि साखर अशी कार्गो हाताळणी करण्यात येते. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रस्ते रेल्वे कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प पुढीलप्रमाणे आहेत :-

- ✓ SH-१६४ जयगड ते निवळी हा ४ लेन चा ४२ किमी चा रस्ता मोठ्या प्रमाणात मालवाहतूक, एलएनजी, एलपीजी आणि इतर द्रव मालाच्या वाहतुकीसाठी मदत करेल.
- ✓ जेएसडब्लू जयगड बंदर ते वैभववाडी मार्गे जेएसडब्ल्यू जयगड बंदर ते कोल्हापूरपर्यंत रेल्वे कनेक्टिव्हिटी नियोजित आहे.
- ✓ <u>रत्नागिरी ते जयगड (आंग्रे बंदर)</u> :- विस्तारित रेल्वे बोर्ड (EBR) ने १८.०२.२०१९ रोजी झालेल्या बैठकीत निर्णय घेतला की वैभववाडी -कोल्हापूर दरम्यानचा एकच प्रकल्प पुढे नेण्यात येईल. वैभववाडी -कोल्हापूर नवीन लाईन प्रकल्प राज्य सरकारने मान्य केलेल्या खर्चाच्या वाटणीनंतर पुढे नेण्यात आला आहे.
- ✓ <u>चिपळूण (कोकण रेल्वे) ते कराड (मध्य रेल्वे)</u> :- विस्तारित रेल्वे बोर्ड (EBR) ने १८.०२.२०१९ रोजी झालेल्या बैठकीत निर्णय घेतला की कराड - चिपळूण आणि वैभववाडी -कोल्हापूर दरम्यानचा एकच प्रकल्प पुढे नेण्यात येईल. वैभववाडी - कोल्हापूर नवीन लाईन प्रकल्प राज्य सरकारने मान्य केलेल्या खर्चाच्या वाटणीनंतर पुढे नेण्यात आला आहे.
- ✓ JSW जयगड बंदरासाठी भोके स्टेशन ते फणसावळे भागापर्यंत रेल्वे लाईन मूल्यांकनासाठी प्रस्तावित केली आहे.

❖ **कारंजा बंदर :-**

राज्यातले कारंजा येथील हे नॉन मेजर बंदर २०१९ पासून कार्यरत आहे. सन २०२३-२४ मध्ये सदर बंदरामुळे हाताळलेली एकूण वाहतूक क्षमता १.३१ MTPA इतकी आहे. सदर बंदरामार्फत स्टील कॉईल अशी कार्गो हाताळणी करण्यात येते. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रस्ते व रेल्वे कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प खालीलप्रमाणे आहेत :-

- ✓ कारंजा येथे रो-रो जेट्टीपर्यंत पोहोचण्यासाठी १.५७ किमी चा रस्ता प्रस्तावित आहे.
- ✓ नवीन संरेखन कारंजा जेटी ते JNPT रस्ता (SH-३४८) हा १२ किमी चा रस्ता प्रस्तावित आहे.
- ✓ शहरी व्यावसायिक लोडींग टर्मिनल पासून बंदरापर्यंत रेल्वे मार्ग मूल्यांकनाअंतर्गत प्रस्तावित आहे.

- ❖ **खरवडेश्वरी बंदर :-**

राज्यातले खरडेश्वरील येथील हे नॉन मेजर पोर्ट (जेट्टी) बंदर कार्यरत आहे. सन २०२१-२२ मध्ये सदर बंदरामुळे हाताळलेली एकूण वाहतूक क्षमता ७.४ MTPA इतकी आहे. सदर बंदरामार्फत कंटेनर आणि सामान्य मालवाहतूक अशी कार्गो हाताळणी करण्यात येते. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रस्ते कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प खालीलप्रमाणे आहेत :-

- ✓ खरवडेश्वरी जेट्टीपर्यंत पोहोचण्याचा ०.६ किमी चा रस्ता बांधणे प्रस्तावित आहे.

- ❖ **कोरलाई बंदर :-**

राज्यातले कोरलाई येथील हे नॉन मेजर बंदर असून मासे आणि किरकोळ मालवाहतूक सुरु आहे. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रस्ते कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प खालीलप्रमाणे आहेत :-

- ✓ कोर्लई ते कोलाड आणि कोर्लई ते वडकल या रस्त्याचे अपग्रेडेशनचे काम प्रस्तावित आहे.

- ❖ **मांडवा बंदर :-**

राज्यातले मांडवा येथील हे नॉन मेजर बंदर प्रस्तावित आहे. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रस्ते कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प खालीलप्रमाणे आहेत :-

- ✓ मांडवा ते अलिबाग या २१ किमी जोड रस्त्यासाठी स्वतंत्र संरेखन प्रस्तावित आहे

- ❖ **नांदगाव बंदर :-**

राज्यातले नांदगाव येथील हे नॉन मेजर बंदर विविध कार्गो साठी प्रस्तावित आहे. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रेल्वे कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प खालीलप्रमाणे आहेत :-

- ✓ नांदगाव बंदर ते बोईसरपर्यंत २० किमी चा रेल्वे संपर्क प्रस्तावित आहे.

- ❖ **नारंगी बंदर :-**

राज्यातले नारंगी येथील हे नॉन मेजर बंदर विविध कार्गो साठी प्रस्तावित आहे. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रस्ते कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प खालीलप्रमाणे आहेत :-

- ✓ नारंगी येथे रोरो सुविधा देण्यासाठी ॲप्रोच रोडचे बांधकाम मूल्यांकनासाठी प्रस्तावित आहे.

- ❖ **रेडी पोर्ट :-**

राज्यातले रेडी येथील हे नॉन मेजर बंदर असून सन २००४ पासून कार्यरत आहे. सन २०२३-२४ मध्ये सदर बंदरामुळे हाताळलेली एकूण वाहतूक क्षमता ०.९४ MTPA इतकी आहे. सदर बंदरामार्फत लोखंडाचे खनिजाची कार्गो हाताळणी करण्यात येते. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रस्ते व रेल्वे कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प खालीलप्रमाणे आहेत :-

- ✓ SH-१२३ पासून रेडी बंदर ते सार्तोडाच्या ४ लेन चा २५ किमी चा रस्ता प्रस्तावित आहे. हा रस्ता बल्क कार्गो, एलएनजी, एलपीजी आणि इतर द्रव मालाच्या वाहतुकीसाठी मदत करेल
- ✓ रेडी बंदर ते कोकण रेल्वेच्या सावंतवाडी रोड स्टेशनपर्यंत रेल्वे कनेक्टिव्हिटी मूल्यांकन अंतर्गत प्रस्तावित आहे.

- ❖ **रेवदंडा बंदर :-**

रेवदंडा बंदर हद्दिंतर्गत जेएसडब्ल्यू स्टील साळाव लि. यंची जेट्टी सन १९९३ पासून तर इंडो एनर्जी इंटरनॅशनल लि. यांची जेट्टी सन २०११ पासून कार्यरत आहे. सन २०२३-२४ मध्ये सदर बंदरामुळे हाताळलेली एकूण वाहतूक क्षमता १.०१ MTPA इतकी आहे. सदर बंदरामार्फत लोहखनिज व कोळसा कार्गो हाताळणी करण्यात येते. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रस्ते व रेल्वे कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प खालीलप्रमाणे आहेत :-

- ✓ सानेगाव ते वाकण आणि सानेगाव ते कोलाड या रस्त्यांची सुधारणा प्रस्तावित आहे.
- ✓ इंडो एनर्जी ते रोहा पर्यंत रेल्वे कनेक्टिव्हिटी (सानेगाव) प्रस्तावित आहे.

- ❖ **रेवस बंदर :-**

  राज्यातले रेवस येथील हे नॉन मेजर बंदर प्रस्तावित आहे. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रेल्वे कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प खालीलप्रमाणे आहेत :-

  - ✓ रेवस बंदर ते हमरापूर पर्यंत २६ किमी चा रेल्वे संपर्क प्रस्तावित आहे.

- ❖ **विजयदुर्ग बंदर :-**

  राज्यातले विजयगुर्ग येथील हे नॉन मेजर बंदर प्रस्तावित आहे. वाहतुकीच्या पध्दतीनुसार कार्गो वितरण रस्ता १०० टक्के अपेक्षित आहे. सदर बंदरामार्फत मोठया प्रमाणावर कार्गो हाताळणी करण्यात येणार आहे. प्रस्तुत बंदराशी संलग्न रस्ते व रेल्वे कनेक्टीव्हीचे प्रस्तावित प्रकल्प खालीलप्रमाणे आहेत :-

  - ✓ विजयदुर्ग ते तळेरे या ४ लेनचे ५४ किमी रस्त्याचे अपग्रेडेशन प्रस्तावित आहे.
  - ✓ विजयदुर्ग ते वैभवाडी हा ६० किमी रेल्वे संपर्क प्रस्तावित आहे.

सागरमाला कार्यक्रम: बंदराद्वारे विकासाला चालना देण्याचा सदर कार्यक्रमाचा उद्देश असून, आयात-निर्यात आणि देशांतर्गत व्यापाराचा लॉजिस्टिक खर्च कमी करणे हा उपक्रमाचा उद्देश आहे. सदर उपक्रमांतर्गत बंदर आधुनिकीकरण आणि नवीन बंदर विकास, बंदर कनेक्टिव्हिटी, बंदर प्रणित औद्योगिकीकरण आणि समुदाय विकास या क्षेत्रांमध्ये प्रकल्प निश्चित केले गेले आहेत.

सागरमाला योजनेअंतर्गत बंदरे, जहाजबांधणी आणि जलमार्ग मंत्रालयाद्वारे अंमलबजावणी होत असलेल्या कोस्टल बर्थ योजनेअंतर्गत महाराष्ट्रात जेटी, किनारी धक्के आणि रो-रो सेवांचे बांधकाम करण्यात आले /येत आहे. कोस्टल बर्थ योजनेअंतर्गत प्रकल्पांची तपशीलवार यादी पुढीलप्रमाणे आहे :-

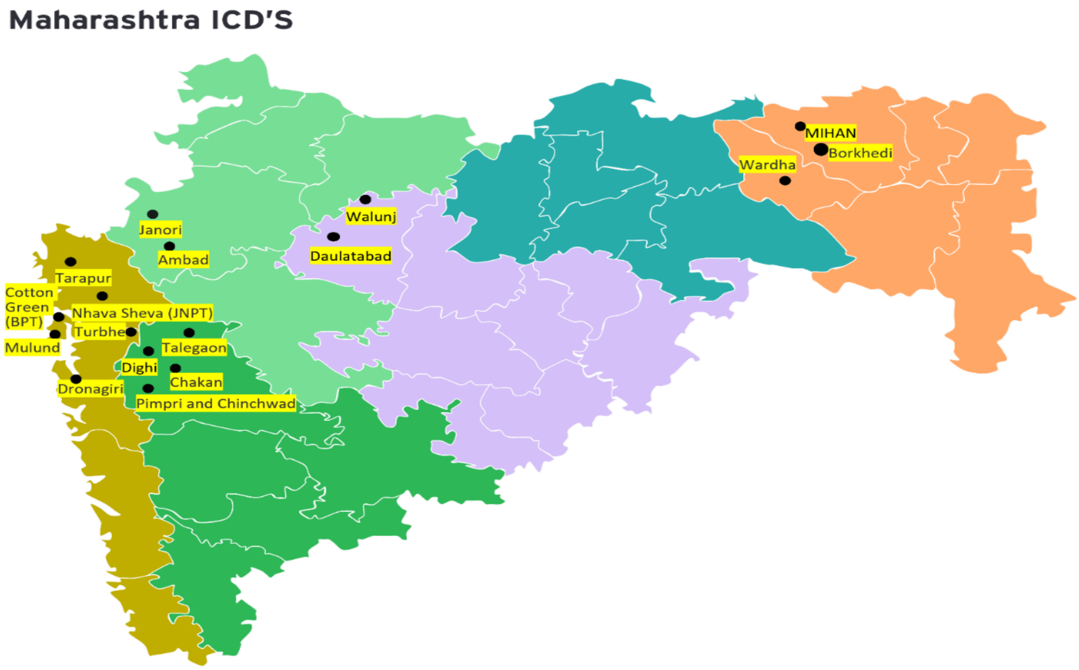
क्र.	बांधकाम प्रकार	स्थान	जबाबदार एजन्सी
प्रगतीपथावर असलेली			
१	रो-रो सेवा जेट्टी	गोराई	महाराष्ट्र सागरी मंडळ
२	रो-रो सेवा जेट्टी	खारवाडेश्वरी	
३	रो-रो सेवा जेट्टी	मनोरी	
४	रो-रो सेवा जेट्टी	बोरीवली	
५	रो-रो सेवा जेट्टी	रेवस	
६	रो-रो सेवा जेट्टी	मोरा	
पूर्ण झालेली			
७	रो-रो सेवा जेट्टी	वसई	महाराष्ट्र सागरी मंडळ
८	रो-रो सेवा जेट्टी	नारंगी	
९	प्रवासी जेट्टी	घोडबंदर	
१०	प्रवासी जेट्टी	मालवण-सिंधुदूर्ग	
११	रो-रो सेवा जेट्टी	भाईंदर	
१२	रो-रो सेवा जेट्टी	मांडवा	
१३	कोस्टल बर्थ	जेएनपीटी	जेएनपीटी

अंतर्देशीय कंटेनर डेपो – अंतर्देशीय कंटेनर डेपो (ICDs) हे लॉजिस्टिक उद्योगाचे महत्त्वाचे घटक आहेत. बंदरात नेण्यापूर्वी आणि जहाजांवर लोड करण्यापूर्वी कंटेनरसाठी तात्पुरती साठवण सुविधा म्हणून आयसीडी काम करतात. हे कार्य विशेष महत्वाचे आहे. महत्वाच्या पोर्ट स्पेसेसची गर्दी कमी करण्यास ICDs मदत करते. स्थानिक वेअरहाऊसिंग सोल्यूशन्स प्रदान करून, ICDs पोर्ट डीमरेज शुल्काच्या रूपात अत्याधिक पोर्ट डॉकिंग शुल्क टाळण्यास मदत करतात.

महाराष्ट्रात, १७ ICDs आहेत जे राज्याच्या लॉजिस्टिक आणि व्यापारात महत्त्वाची भूमिका बजावतात. सक्रिय ICD च्या आकडेवारीनुसार, महाराष्ट्रात एकूण २,७८७.७८ हेक्टर क्षेत्रासह भारतात सर्वाधिक ICDs आहेत. ICDs सागरी व भूभागावरील जोडणी प्रदान करून राज्याच्या अर्थव्यवस्थेत महत्त्वपूर्ण योगदान देत

असून, महाराष्ट्राच्या लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधांचा अविभाज्य भाग आहेत. ICDs राज्याच्या आर्थिक विकासात महत्त्वपूर्ण भूमिका बजावत आहे. हे ICDs व्यापार सुलभ करून आणि लॉजिस्टिक सोल्यूशन्स प्रदान करून राज्याच्या अर्थव्यवस्थेत महत्त्वपूर्ण योगदान देतात. आगामी काळात राज्यामध्ये ५ नविन ICDs विकसित केले जातील.

रेखांकन १८: महाराष्ट्रातील ICDs



१.२ <u>महत्वपूर्ण व्याख्या :-</u>

लॉजिस्टिक्स म्हणजे उत्पादन आणि वापर, साठवण, मूल्यवर्धन, वस्तूंची वाहतूक आणि हाताळणी तसेच संबंधित सेवा. "लॉजिस्टिक इन्फ्रास्ट्रक्चर" हे नोड्स आणि कनेक्शन्सपासून बनलेले आहे. नोडस मध्ये सामान्यतः पोर्ट, स्टेशन, मल्टीमॉडल लॉजिस्टिक पार्क (MMLPs), गोदामे आणि इतर व्यावसायिक आस्थापना यांचा समावेश होतो. जोड रस्ते, रेल्वे, शिपिंग, अंतर्देशीय जलमार्ग, हवाई मार्ग, पाइपलाइन इत्यादींद्वारे दळणवळण जोडलेले असुन त्यांचा वापर विविध वाहकांद्वारे केला जातो.

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ हे लॉजिस्टिक क्षेत्रात खाजगी-गुंतवणूक, खाजगी-सार्वजनिक भागीदारी, सयुंक्त उपक्रम यांना प्रोत्साहन देऊन सर्व समावेशक लॉजिस्टिक इन्फ्रास्ट्रक्चर विकसित करण्यावर भर देते. विविध प्रकारातील लॉजिस्टिक पार्कचे वर्गीकरण, ऑपरेशन्स व समाविष्ट क्षेत्राच्या व्यापकतेच्या आधारावर बहुमजली, लघु, मोठे, विशाल व अतिविशाल याप्रमाणे करण्यात आले आहे. तसेच स्वतंत्र लॉजिस्टीक उपक्रमांतर्गत स्वतंत्र गोदामे व कार्गो हाताळणी घटक, एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स, खाजगी अथवा सार्वजनिक संस्थाद्वारे प्रवर्तित सलंग्न पायाभूत सुविधा, सहायक सुविधा इत्यादी समाविष्ट आहेत. लॉजिस्टिक पार्क व संबंधित लॉजिस्टिक उपक्रमांचा तपशिल खालीलप्रमाणे आहे:-

(I) **लॉजिस्टिक पार्कस** :- या अंतर्गत माल खुले/बंद स्टोरेज, मालाचे एकत्रिकरण/विलगीकरण, वितरण, माल आणि कंटेनरचे विविध मोड मधील हस्तांतरण, नियंत्रित तापमान आणि/किंवा ॲम्बीएंट स्टोरेज, कस्टम बॉन्डेड वेअरहाऊस, साहित्य हाताळणी उपकरणे, पार्किंग, उत्पादनांच्या कार्यक्षम हाताळणी आणि वितरणासाठी आवश्यकतेनुसार मूल्यवर्धित सेवा आणि इतर संबंधित सुविधा यांचा समावेश होतो.

लॉजिस्टिक पार्क अंतर्गत सामान्यत: खालील उपक्रम/सुविधांचा समावेश आहे. यादी सूचक आहे.

(अ) लॉजिस्टिक सेवा:

- गोदामे व साठवण सुविधा आणि स्व-साठवण
- कार्गो एकत्रीकरण/विलगीकरण
- वर्गीकरण, ग्रेडिंग, पॅकेजिंग/रिपॅकेजिंग, टॅगिंग/लेबलिंग आणि निरिक्षण, चाचणी, गुणवत्ता तपासणी
- वितरण/ग्राहक वितरण.
- सामग्री आणि कंटेनरचे इंटर-मॉडल हस्तांतरण
- सांडपाणी आणि ड्रेनेज लाइन
- सांडपाण्याची प्रक्रिया आणि विल्हेवाट लावण्याची सुविधा
- उघडे आणि बंद स्टोरेज
- संक्रमण कालावधीसाठी सुयोग्य साठवण
- बंधपत्रित गोदाम
- कंटेनर टर्मिनल्स
- फिनिश्ड किंवा सेमी फिनिश्ड वस्तूंची ने-आण व साठवणीसाठी कार्यक्षम सामुग्री.
- अग्निशमन व्यवस्था
- पार्किंग
- अनुभव केंद्रे
- फॅक्टरी आउटलेट्स

(ब) पायाभूत सुविधा:

- अंतर्गत रस्ते,
- पॉवर लाइन
- दळणवळण सुविधा
- अंतर्गत सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्था
- जल वितरण आणि जल संवर्धन सुविधा

(क) व्यवसाय आणि व्यावसायिक सुविधा:

- अतिथी गृहे
- कॅन्टीन
- वैद्यकीय केंद्र
- पेट्रोल पंप
- बँकिंग आणि वित्त सुविधा
- ऑफिस स्पेस
- हॉटेल
- रेस्टॉरंट्स आणि मेजवानी
- रुग्णालय/दवाखाना
- प्रशासकीय कार्यालय

(ड) सामाईक सुविधा व इतर संबंधित व्यावसायिक उपक्रम

- वजन काटा
- कौशल्य विकास केंद्र
- संगणक केंद्र
- उप-करार एक्सचेंज
- कंटेनर मालवाहतूक स्टेशन
- उत्पादन तपासणी केंद्र आणि सेवा केंद्र
- उद्यानात वाहने आणि उत्पादन यंत्रांसाठी दुरुस्ती कार्यशाळा
- किरकोळ विक्री
- विश्रामगृह

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ अंतर्गत एकूण १०,००० एकर लॉजिस्टिक सुविधा विकसित करण्याचे उद्दिष्ट ठेवण्यात आले आहे. राज्यातील पायाभूत सुविधांचा पद्धतशीर आणि नियोजनबद्ध विकासासाठी एकात्मिक दृष्टीकोन आणि लॉजिस्टीक क्षेत्राचा सर्वांगीण विकास दृष्टीक्षेपात ठेवून लॉजिस्टिक पार्क आणि संबंधित लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधा राज्यभर स्थापन करण्याचे नियोजन आहे. लॉजिस्टिक उद्याने आणि सुविधा राज्यांच्या मदतीने खाजगी गुंतवणुकीद्वारे उभारल्या जातील. उद्यानांचे लघु लॉजिस्टिक पार्क, मोठे लॉजिस्टिक पार्क, विशाल लॉजिस्टिक पार्क, अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्क आणि बहुमजली लॉजिस्टिक पार्क असे वर्गीकरण करण्यात आले आहे. सदर विविध प्रकारातील पार्क हे लॉजिस्टीक क्षेत्रातील विविध सेवा सुविधा पुरविणारे एकात्मिक प्रकल्प म्हणून कार्यरत राहतील. वर्गीकृत पार्कची वैशिष्ट्ये खालीलप्रमाणे आहेत:-

- **लघु लॉजिस्टिक पार्क:** " लघु लॉजिस्टिक पार्क" ची व्याख्या सलग किमान ५ एकर जागेवर स्थापित आणि किमान १५ मीटर रुंद प्रवेश रस्ता असलेली व किमान रु. १० कोटी गुंतवणूक असलेली लॉजिस्टिक सुविधा असणारे उपक्रम अशी आहे. सदर लॉजिस्टिक पार्क हे प्रामुख्याने एमएसएमई क्षेत्राद्वारे प्रवर्तित केलेले प्रकल्प असून त्यांचा प्रमुख उद्देश शहरी/निमशहरी/ग्रामीण क्षेत्रात वितरण व्यवस्था, मार्ग सुलभता करणे व त्याद्वारे लॉजिस्टीक सुविधांचे जाळे गाव पातळी पर्यंत निर्माण करणे हे आहे.
- **मोठे लॉजिस्टिक पार्क:** "मोठे लॉजिस्टिक पार्क" म्हणजे सलग किमान ५० एकर जागेवर स्थापित आणि किमान रु. १०० कोटी ची गुंतवणूक असलेला एकात्मिक सुविधा असलेला लॉजिस्टिक पार्क असा आहे. या प्रकारच्या लॉजिस्टिक पार्कचा उद्देश लॉजिस्टीक क्षेत्रात परिणामकारक गुंतवणूक, विस्तारासाठी सुविधा, अत्याधुनिक तंत्रज्ञानाचा चलनवलनासाठी वापर इत्यादीसह उत्तम लॉजिस्टिक नेटवर्क निर्माण करणे हा आहे.
- **विशाल लॉजिस्टिक पार्क:** "विशाल लॉजिस्टिक पार्क" म्हणजे सलग किमान १०० एकर जागेवर स्थापित आणि किमान रु. २०० कोटी गुंतवणूक असलेला लॉजिस्टिक पार्क. या प्रकारच्या लॉजिस्टिक पार्क मध्ये रोबोटीक्स, ए आय, आय ओ टी, ब्लॉक चेन यासारख्या प्रगत तंत्रज्ञानाने युक्त असलेला लॉजिस्टीक पार्क असून, त्याद्वारे मोठया प्रमाणात गुंतवणूक संधी उद्योजकांसाठी उपलब्ध होते.
- **अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्क:** " अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्क" म्हणजे सलग किमान २०० एकर जागेवर स्थापित आणि किमान रु.४०० कोटी ची गुंतवणूक असलेला लॉजिस्टिक पार्क. अतिविशाल लॉजिस्टीक पार्क हे मुख्यत: हरीत उपक्रम असतील व त्याअंतर्गत जागतिक दर्जाचे तंत्रज्ञान, ड्रोन व रोबोटिक्स याद्वारे स्वयंचलित व व्यापाक गुंतवणूकीचे उपक्रम असतील.
- **बहुमजली लॉजिस्टिक पार्क :**शहरी/निमशहरी भागात किमान २०,००० चौ.फुट बांधीव क्षेत्र असलेल्या क्षेत्रास "बहुमजली लॉजिस्टीक पार्क" असे संबोधले जाईल व किमान गुंतवणूक रु. ५ कोटी इतकी राहील. बहुमजली लॉजिस्टिक पार्क हे MMRDA, CIDCO, PMRDA, महानगरपालिका इत्यादी विशेष नियोजन प्राधिकरणांच्या अखत्यारीतील ग्राहक केंद्रित पार्क आहेत. शहरीकरणातील वाढ आणि वाढत्या ई-कॉमर्स मुळे, ग्राहकोपयोगी वस्तू, नाशवंत वस्तू, FMCG, औषधे आणि अन्न उत्पादनांचे अंतिम वापरकर्त्यांपर्यंत जलद वितरण अभिप्रेत असल्याने शहरालगत सदर लॉजिस्टीक पार्क बहुमजली पध्दतीने विकसित होतील. शहरालगत असणारी जागेची कमी व उपलब्ध जागेची महागडी किंमत याचा विचार करुन उपलब्ध जागेचा पुरेपुर वापर करुन पुरवठा साखळीची कार्यक्षमता वाढवण्यासाठी, सदर पार्क हे उपयुक्त ठरतील. बहुमजली लॉजिस्टीक पार्क हे लॉजिस्टीक सुविधांशिवाय इतर सुविधा जसे की, बॅक-ऑफिस ऑपरेशन्स, रिटेलिंग, पार्किंगसाठी जागा, लॉजिस्टिक संबंधित सेवा उपलब्ध करुन स्थानिक युवकांना मोठया रोजगार संधी निर्माण करतील. खाद्यान्न संबंधित लॉजिस्टिक प्रक्रीयांकरीता आरोग्यदायी वातावरण उपलब्ध करुन देण्यासाठी बहुमजली लॉजिस्टिक पार्कमधील एकात्मिक सुविधा स्थानिक तरुणांना, स्टार्टअप्सना रोजगाराच्या तसेच स्वयंरोजगाराच्या अनेकविध संधी निर्माण करतील.
- **लॉजिस्टिक पार्क अंतर्गत क्षेत्राचा वापर** "बहुमजली, लघु, मोठे, विशाल व अतिविशाल, लॉजिस्टिक पार्क म्हणून अधिसूचित केलेल्या लॉजिस्टीक पार्क हे एकात्मिक स्वरुपाचे प्रकल्प (Integrated Parks) म्हणून स्थापित होतील. एकूण क्षेत्रापैकी किमान ६०% क्षेत्र कोअर लॉजिस्टिक सेवा प्रदान करण्यासाठी वापरले जाईल आणि उर्वरित क्षेत्राच्या ४०% पर्यंत क्षेत्र हे पूरक सेवा आणि संलग्न सुविधां आणि इतर

संबंधित व्यावसायीक उपक्रमांसाठी वापरण्यासाठी मान्यता दिली जाईल. या अंतर्गत विशाल आणि अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्कसाठी, ४०% क्षेत्रातून २०% क्षेत्रापर्यंत प्रदूषण न करणाऱ्या हरित आणि शुभ्र संलग्न औद्योगिक लॉजिस्टिक वापरासाठी परवानगी दिली जाईल. लॉजिस्टीक सुविंधासाठी ६०% पेक्षा जास्त किमान क्षेत्रफळातील वाढ आपोआप अनुज्ञेय असेल (म्हणजेच ७०:३०, ८०:२०, ९०:१०) व त्यासाठी विभागाकडून वेगळ्या परवानगीची गरज असणार नाही. त्यानुसार विशाल आणि अतिविशाल लॉजिस्टीक पार्कसाठी शिल्लक क्षेत्रातून म्हणजेच २०% क्षेत्रापासून प्रदूषणरहित हरित आणि शुभ्र संलग्न औद्योगिक लॉजिस्टीक क्षेत्राच्या वापरासाठी परवानगी दिली जाईल. (म्हणजेच ३०%,२०%,१०%) नियोजन प्राधिकरणाने अतिरिक्त चटई क्षेत्र निर्देशांक अनुज्ञेय केला तरीही या सुविधांमध्ये किमान ६० टक्के क्षेत्र लॉजिस्टीक सुविधांसाठी विकसित करणे बंधनकारक आहे.

- **(I) लॉजिस्टिक पार्कचे वर्गीकरण तपशिल :-**

वर्गीकरण	प्रकल्प/ पार्क किमान क्षेत्र (एकर)	FCI मध्ये किमान गुंतवणूक (रु. कोटी)
लघु लॉजिस्टिक पार्क	०५	१०
मोठे लॉजिस्टिक पार्क	५०	१००
विशाल लॉजिस्टिक पार्क	१००	२००
अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्क	२००	४००
बहुमजली लॉजिस्टिक पार्क	२०,०००	०५

उपरोक्त प्रमाणे नमूद सर्व प्रकारच्या लॉजिस्टिक पार्कमध्ये आवश्यक कोअर लॉजिस्टिक आणि संलग्न सुविधा व सहाय्यभूत सुविधा तसेच आवश्यकतेप्रमाणे संबंधीत व्यवसायिक उपक्रम याचा समावेश असल्याने लॉजिस्टीक पार्क प्रकल्पांना "एकात्मिक लॉजिस्टिक प्रकल्प" म्हणून संबोधले जाईल. हे पार्कस ६०:४० प्रमाणात विकसित केले जातील. सदर पार्कमध्ये ६०% क्षेत्रावर लॉजिस्टिक सुविधा (स्टोरेज व वेअरहाऊसिंग) विकसित होणे बंधनकारक असून उर्वरीत ४०% क्षेत्रावर लॉजिस्टीक संबंधीत अनुषंगिक सुविधा, व्यवसायिक उपक्रम, विश्रामगृह इ. विकसित करता येऊ शकते. लॉजिस्टीक धोरण २०२४ अंतर्गत लॉजिस्टीक पार्कना देवू करण्यात आलेल्या प्रोत्साहनांसाठी एकूण भांडवली खर्चाच्या व्याख्येत जमीन व जमिनीच्या विकासावरील खर्च स्थिर भांडवली गुंतवणूकीत समाविष्ट असणार नाही.

(II) लॉजिस्टीक सेवा पुरविणारे एकल/ स्वतंत्र घटक :-

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ अन्वये लॉजिस्टिक क्षेत्रातील एमएसएमई घटकांना तसेच स्टार्टअप्सनी प्रस्तावित केलेल्या घटकांना प्रोत्साहने देवू करण्यात आली आहेत. 'हब आणि स्पोक' मोड वर आधारीत व्यापक लॉजिस्टिक जाळे राज्यभरात तयार होऊन मालवाहतूकीसाठी होणारा खर्च व वेळ कमी होण्यासाठी स्वतंत्र लॉजिस्टीक सुविधा पुरविणारे घटक हे महत्वपूर्ण आहेत. स्थानिक पूरवठा साखळी अधिक मजबूत करुन तसेच तंत्रज्ञानावर आधारीत लॉजिस्टीक सुविधा विकसित करणारे स्टार्टअप घटक यांना भविष्यात मोठया प्रमाणात संधी आहेत. महाराष्ट्र लॉजिस्टीक धोरण २०२४ हे विविध प्रकारच्या लॉजिस्टीक सुविधा निर्माण करणारे एमएसएमई घटक, नवउदयोजक, स्टार्टअप, स्वतंत्ररित्या कार्यरत लॉजिस्टीक क्षेत्रातील उद्योग घटक यांना अधिकाधिक प्रोत्साहन देवून स्थानिक पातळीवर रोजगाराच्या संधी निर्माण करण्यासाठी उपयुक्त राहतील. खालीलप्रमाणे परिभाषित केलेले एकल लॉजिस्टीक घटक योजनेअंतर्गत प्रोत्साहनांसाठी पात्र असतील :-

अ) **लॉजिस्टीक स्टोरेज व कार्गो हाताळणी घटक :** वेअरहाऊसिंग युनिट्स म्हणजे बेस चटई क्षेत्र निर्देशांकासह कमीत कमी २०,००० स्क्वेअर फूट बांधीव क्षेत्रावर विकसित केलेले खुले/बंद

वेअरहाऊसिंग क्षेत्र. वेअरहाऊसिंग घटकांना प्रचलित चटईक्षेत्र निर्देशांक किंवा १, यापैकी जे जास्त असेल त्याला परवानगी दिली जाईल. वेअरहाऊसिंग हे मोठ्या प्रमाणात बल्क/अंशत: बल्क स्वरूपात माल हाताळण्यासाठी आणि साठवण्यासाठी सुविधा पुरवतील. याअंतर्गत मालाची हाताळणी, सॉर्टिंग, ग्रेडिंग आणि पॅकेजिंग या सुविधांचा समावेश असेल.

ब) **सायलो (Silo's):** सायलो ही किमान १ एकरमध्ये विकसित केलेली घन/द्रव बल्क स्वरूपाची माल साठवण सुविधा असुन ती साठविल्या जाणाऱ्या कार्गो प्रकारानुसार कॉंक्रीट/स्टीलसारख्या विविध सामग्रीपासून निर्माण केलेली असेल. सायलोची साठवण क्षमता किमान १००० मे. टन असणे आवश्यक आहे.

क) **शीत साठवण(Cold storage):** शीत साठवण सुविधा म्हणजे नाशवंत/ तापमान संवेदनशील माल जसे की कृषी, फलोत्पादन, दुग्धव्यवसाय, मासे आणि सागरी, पोल्ट्री आणि मांस उत्पादने, औषधे इत्यादींची साठवण आणि किमान प्रक्रिया करण्याची सुविधा. धोरणांतर्गत प्रोत्साहनास पात्र होण्यासाठी किमान २०,००० चौ.फुट चे बांधीव क्षेत्र असणे गरजेचे आहे. शीत साठवण सुविधेमध्ये पुढीलप्रमाणे मुख्य घटकांचा समावेश असेल:-

- नियंत्रित वातावरण /सुधारित वातावरण चेंबर्स, व्हेरिएबल आर्द्रता चेंबर्स, ॲम्बियंट स्टोरेज, जलद फ्रीझिंग, ब्लास्ट फ्रीझिंग इत्यादी सुविधांनी युक्त.

(III) एकल/ स्वतंत्र तत्वावर स्थापित लॉजिस्टिक साखळीतील संबंधित घटक:

प्रामुख्याने एमएसएमई क्षेत्राद्वारे स्थापित व स्वयंचलित खालीलप्रमाणे नमूद स्वतंत्र / एकल घटकांना महाराष्ट्र लॉजिस्टीक धोरण २०२४ अंतर्गत प्रोत्साहने दिली जातील :-

- **खाजगी मालवाहतूक टर्मिनल:** कंटेनरसह रेल्वे-आधारित कार्गो हाताळण्यासाठी खाजगी मालवाहतूक टर्मिनल (PFT-Private Freight Terminal) धोरणांतर्गत अधिसूचित टर्मिनल म्हणजे खाजगी मालवाहतूक टर्मिनल. "ग्रीनफिल्ड पीएफटी" म्हणजे पीएफटी धोरणाच्या तरतुदींनुसार खाजगी जमिनीवर सुरू केलेला नवीन पीएफटी. ब्राउनफील्ड PFT पॉलिसी अंतर्गत PFT मध्ये रूपांतरित केलेले विद्यमान खाजगी साइडिंग. (साइडिंग म्हणजे मुख्य रेल्वे रुळाच्या शेजारी असलेला स्वतंत्र मार्ग)
- **एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स:** रस्ते वाहतुकीत ट्रकद्वारे माल वाहतूक मोठया प्रमाणात करण्यात येते. या व्यवसायामध्ये मोठया प्रमाणात मनुष्यबळ गुंतलेले असून, एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्सद्वारे सदर क्षेत्रास संघटीत क्षेत्र म्हणून विकसित करुन त्यास बळकटी देणे हा उद्देश आहे. एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स प्रकल्प हे किमान ५ एकर क्षेत्रावर स्थापित असणारे व किमान गुंतवणूक रु.५ कोटी असणारे एकात्मिक सुविधा असतील. (प्रकल्प किंमतीमध्ये जमिनीच्या एकूण किंमतीच्या २५% रक्कम स्थायी गुंतवणूकीचा भाग म्हणून ग्राहय धरण्यात येईल) एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्सद्वारे रस्त्यावरील वाहतूक कोंडी, अनियमित स्वरुपातील पार्कींग तसेच वाहनचालकास सामाजिक सुविधा व आरोग्यदायी वातावरण, मालाची सुरक्षितता, मालाचे चलन-वलन निर्माण करुन या क्षेत्रातील मनुष्यबळास किमान सुविधा माफक किंमतीत उपलब्ध होतील. एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स हे प्रामुख्याने रस्ते महामार्ग, औद्योगिक क्षेत्रे, मोठी शहरे, व्यापारी क्षेत्रे, खरेदी-विक्री ठिकाणे, बाजार समित्या अशा मोक्याच्या ठिकाणी स्थापित करण्यास प्रोत्साहन देण्यात येईल.

एकात्मिक ट्रक टर्मिनलवर अनिवार्य आवश्यक सुविधा	एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स वरील इतर सुविधा
• ट्रक पार्कींगसाठी जागा • वाहनचालक व कर्मचाऱ्यांकरीता विश्रांती क्षेत्र • स्वच्छतागृह • फूड कोर्टस् • ट्रकची दुरुस्ती आणि देखभाल सुविधा • वजन काटा • प्राथमिक आरोग्य सुविधा • सीसी टिव्ही/सेक्युरिटी कॅमेरा	• एटीएम • इंधन केंद्रे • सुटया भागांची दुकाने • ई-व्ही चार्जींग स्टेशन • स्थानिक विक्री केंद्रे • लोडींग/अनलोडींग डॉक • वाहने धुण्याची व्यवस्था

बंदर, ड्रायपोर्टस व विमानतळावरील गर्दी कमी करून मालाची सूरळीत हाताळणी व वितरणामध्ये खालील उपक्रम महत्वाची भूमिका बजावतात. महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ अंतर्गत खालील घटकांना जलद मंजूरी कनेक्टींग इन्फ्रास्टक्चर आणि मान्यता मिळविण्यासाठी भारत सरकाशी समन्वय या बाबींकरिता सहाय्य / सुलभीकरण करण्यात येईल. या अंतर्गत समाविष्ट घटक खालीलप्रमाणे आहेत:-

- **कंटेनर फ्रेट स्टेशन:** कंटेनर फ्रेट स्टेशन उपक्रमाद्वारे बंदरामध्ये किंवा बाहेर सीमाशुल्क नियंत्रणाखाली आयात व निर्यात, कंटेनर हाताळणी / क्लिअरन्स साठी सेवा प्रदान केल्या जातात. बॉन्डेड किंवा नॉन-बॉन्डेड कार्गोसाठी साठवण सुविधा, पार्किंग क्षेत्र आणि संबंधीत प्रक्रिया पार पाडण्यासाठी आवश्यक सुविधा कंटेनर फ्रेट स्टेशनद्वारे देण्यात येतात.
- **हवाई मालवाहतूक स्टेशन:** हवाई मालवाहतूकीशी संलग्न विमानतळ क्षेत्राच्या बाहेर आयात - निर्यात मालाची तात्पुरती साठवणूक व हाताळणी इत्यादीसाठी हवाई मालवाहतूक स्टेशन घटकाद्वारे सेवा पुरविल्या जातात. या सुविधेमध्ये कस्टम/नॉन-कस्टम बंधपत्रित गोदाम, पार्किंग क्षेत्र इ.चा समावेश होतो. विमानतळांना सुलभ कनेक्टिव्हिटी देण्यासाठी या सुविधा मोक्याच्या ठिकाणी विकसित करण्यात येतात. आणि विस्तारित क्षेत्र ई-कॉमर्स झोनला भाड्याने देवू शकतील
- **अंतर्देशीय कंटेनर डेपो:** अंतर्देशीय कंटेनर डेपो (ICD) हे बंदरापासुन दूर असलेले एकत्रित सुविधा उपलब्ध करणारे घटक ज्यामध्ये सीमाशुल्क नियंत्रणाखाली आयात व निर्यात कंटेनर हाताळणी / क्लिअरन्ससाठी सेवा प्रदान केली जाते. बॉन्डेड किंवा नॉन-बॉन्डेड कार्गोसाठी साठवण सुविधा ICD मध्ये उपलब्ध असतात. रोड कनेक्टिव्हिटी, रेल्वे कनेक्टिव्हिटी, कस्टम/नॉन-कस्टम बॉन्डेड वेअरहाउसिंग, ट्रक टर्मिनल्स इत्यादी आणि संबंधित प्रक्रिया करण्यासाठी आवश्यक असलेल्या इतर सामान्य सुविधांनी युक्त ICD घटक हे आयात-निर्यातीमध्ये महत्वाची भूमिका बजावतात.
- **फ्री ट्रेड अँड वेअर हाऊस झोन (FTWZ) :** FTWZ चे उद्दिष्ट मुक्त चलनात व्यापार व व्यवहाराच्या स्वातंत्र्यासह वस्तु व सेवांची आयात व निर्यात सुलभ करणे हे आहे. FTWZ डयूटी डिफरमेंट आणि पुर्न:निर्यात होणाऱ्या वस्तुंवर शुल्क माफी याद्वारे निर्यातवृध्दी मध्ये महत्वाची भूमिका बजावतात. व्यवसायांना पुरवठा साखळी व्यापक करुन खर्च कमी करण्यास व आंतरराष्ट्रीय बाजारपेठांमध्ये स्पर्धात्मक बनण्यास FTWZ प्रकल्प मदत करतात. ट्रान्सशिपमेंट आणि रि-एक्सपोर्ट कामकाजासाठी गोदाम, साठवण व वितरण सुविधा FTWZ मार्फत पुरविण्यात येतात.

१.३ <u>महाराष्ट्र एकात्मिक लॉजिस्टीक मास्टर प्लॅन :-</u>

राज्याने सन २०२८ पर्यंत $१ ट्रिलियन अर्थव्यवस्था होण्याचे उद्दिष्ट निर्धारीत केले आहे. महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ हे सदर उद्दिष्ट साध्य करण्यास महत्वपूर्ण भूमिका बजावेल. महाराष्ट्र लॉजिस्टिक

धोरण २०२४ चे उद्दिष्ट पुढील १० वर्षातील विकासाला समोर ठेऊन तयार करण्यात आलेल्या सर्वसमावेशक एकात्मिक लॉजिस्टिक मास्टर प्लॅन आणि त्याच्या प्रभावी अंमलबजावणीद्वारे लॉजिस्टिकवरील खर्च कमी करण्याचे प्रमुख उद्दिष्ट आहे. राष्ट्रीय लॉजिस्टिक धोरणाच्या अनुषंगाने राज्य शासन लॉजिटीक्स क्षेत्राला चालना व प्रोत्साहन देण्यासाठी पूरक आहे.

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ अंतर्गत लॉजिस्टिक क्षेत्रांचे अचूक दिशादर्शक व लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधेच्या भौगोलिक विस्तारासह इतर महत्वपूर्ण तपशील नमुद करणारा 'महाराष्ट्र एकात्मिक लॉजिस्टिक मास्टर प्लॅन' अत्यंत महत्वपूर्ण भाग आहे .परिभाषित राज्याच्या प्रत्येक क्षेत्राची क्षमता व पुढील १० वर्षांच्या कालावधीतील अपेक्षित आर्थिक विकास लक्षात घेऊन लॉजिस्टिक यंत्रणेचा पद्धतशीर आणि नियोजित विकास करण्यासाठी संपूर्ण राज्यात जिल्हा, प्रादेशिक, राज्य, राष्ट्रीय आणि आंतरराष्ट्रीय लॉजिस्टिक नोडसचा अंतर्भाव करुन एकात्मिक लॉजिस्टिक मास्टरप्लॅन तयार करण्यात आला आहे. सदर मास्टर प्लॅन अंतर्गत राज्याच्या प्रत्येक जिल्ह्यात किमान एक नोडच्या उपलब्धतेचे नियोजन केले आहे. त्याचा तपशिल खालीलप्रमाणे आहे:-

जिल्हा लॉजिस्टिक नोड्स– २५ (प्रत्येक जिल्ह्यात किमान १०० एकर)	रायगड, सिंधुदुर्ग; रत्नागिरी, सातारा, सांगली, कोल्हापूर, सोलापूर; नंदुरबार, जळगाव, अहमदनगर; बुलढाणा, अकोला, वाशीम, यवतमाळ, वर्धा, भंडारा, गोंदिया, चंद्रपूर, गडचिरोली, हिंगोली, परभणी, बीड, लातूर, धाराशिव, जालना
प्रादेशिक लॉजिस्टिक हब – ५ (प्रत्येक ३०० एकर)	नाशिक- सिन्नर, कोल्हापूर-इचलकरंजी, धुळे- शिरपूर, अमरावती-बडनेरा, नांदेड-देगलूर
राज्य लॉजिस्टिक हब– ५ (प्रत्येक ५०० एकर)	ठाणे - भिवंडी,पुणे - पुरंदर,पालघर – वाढवण, रत्नागिरी – सिंधुदुर्ग,छत्रपती संभाजी नगर – जालना
नॅशनल लॉजिस्टिक मेगा – हब (१५०० एकर)	नागपूर – वर्धा नॅशनल लॉजिस्टिक मेगा – हब
इंटरनॅशनल लॉजिस्टिक मेगा – हब (२००० एकर)	नवी मुंबई – पुणे इंटरनॅशनल लॉजिस्टिक मेगा – हब

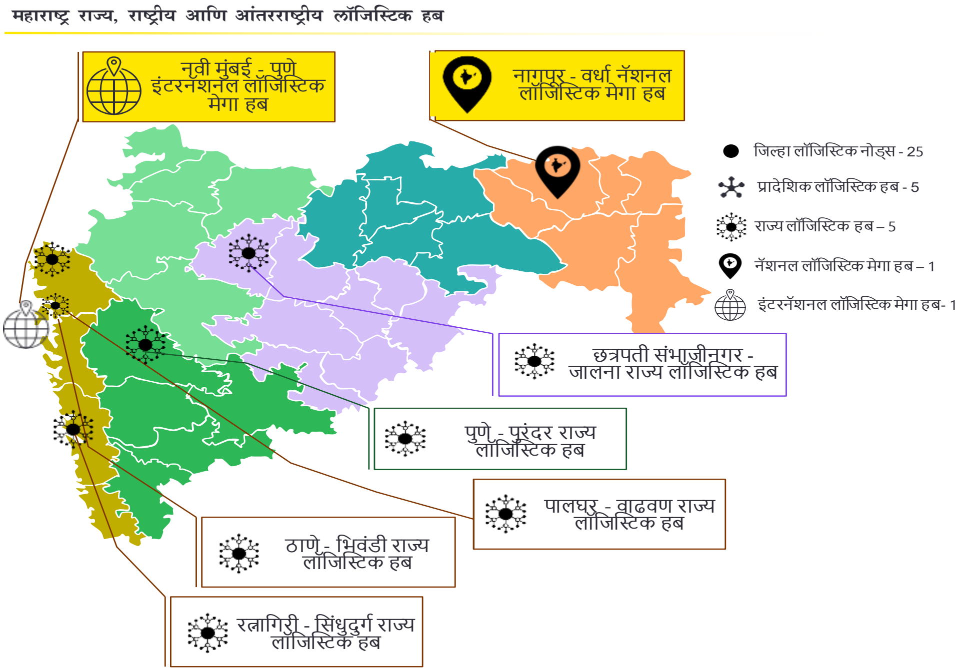
(टिप: लॉजिस्टिक मास्टर प्लॅन अंतर्गत राज्याच्या प्रत्येक जिल्हयात किमान एक लॉजिस्टिक नोड विकसित करण्याचे नियोजित आहे.)

महाराष्ट्र एकात्मिक लॉजिस्टिक मास्टर प्लॅनची वैशिष्ट्ये :-

उद्योग व्यवसायांना उच्च दर्जाच्या लॉजिस्टीक सुविधा उपलब्ध करुन लॉजिस्टीक क्षेत्रासंबंधी सर्व संबंधित घटकांच्या एकत्रित विकासाच्या संकल्पेनवर महाराष्ट्र एकात्मिक लॉजिस्टीक मास्टर प्लॅन प्रस्तावित करण्यात आलेला आहे. सदर आराखडयाद्वारे एकात्मिक नियोजन आणि कनेक्टिव्हिटी सुलभ करण्यासाठी तसेच वाहतूक पद्धती सक्षम करून, अधिकाधिक प्रगत तंत्रज्ञानाचा अवलंब करुन लॉजिस्टिकवर होणारा खर्च कमी होण्यासाठी मोठा हातभार लागणार आहे. महाराष्ट्रातील लॉजिस्टिक क्षेत्राची कार्यक्षमता आणि स्पर्धात्मकता सुधारण्यास मदत होणार आहे. सदर धोरणांतर्गत सन २०३० पर्यंत महाराष्ट्रातील संभाव्य आर्थिक विकास वाढीच्या केंद्र बिंदूना समोर ठेवून विद्यमान आणि आगामी पायाभूत सुविधा प्रकल्प, औद्योगिक विकास आणि निर्यात उपक्रमांना सर्व समावेशक पध्दतीने विकसित केले जाईल. सदर धोरणांतर्गत सक्रिय नियोजनासह प्रादेशिक क्षमतांच्या कार्यक्षम वापराद्वारे शाश्वत विकासाला चालना देण्यास सहाय्यभूत होणार आहे. महाराष्ट्र राज्य लॉजिस्टिक मास्टरप्लॅनमध्ये पनवेल खाडी, धरमतर जेट्टी, सालाव जेट्टी, आगरदांडा बंदर, जयगड बंदर, आंग्रे बंदर, विजयदुर्ग जेट्टी, रेडी बंदर या प्रमुख बंदरांच्या संलग्न लॉजिस्टीक क्षेत्राचा विकास करणे समाविष्ट आहे.

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ व एकात्मिक लॉजिस्टिक मास्टर प्लॅनची विविध आर्थिक क्षेत्रांना मल्टिमोडल कनेक्टिव्हिटी प्रदान करण्यासाठी केंद्र शासनाद्वारे सन २०२१ साली सुरु करण्यात आलेल्या पंतप्रधान गतिशक्ती मास्टर प्लॅनशी जोडणी महत्वपूर्ण ठरणार आहे.

रेखांकन १९: महाराष्ट्राचा लॉजिस्टिक मास्टर प्लॅन



महाराष्ट्र लॉजिस्टिक मास्टरप्लॅनचा संपूर्ण राज्यात लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधा विकासासाठी मार्गदर्शक फ्रेमवर्क म्हणून उपयुक्त राहील. लॉजिस्टीक क्षेत्रातील घटकांना धोरणांतर्गत देवू करण्यात आलेल्या प्रोत्साहनासाठी निर्देशित केल्या गेलेल्या जिल्हा नोड्स, विभागीय विकास केंद्रे आणि हबमध्ये पायाभूत सुविधा विकासासाठी अनुज्ञेय विशेष प्रोत्साहने धोरणामध्ये नमुद केली आहेत .लॉजिस्टिक क्षेत्राला प्रोत्साहने देण्याकरिता सुलभीकरणासाठी राज्याचे वर्गीकरण झोन-१, झोन -२ व झोन -३ मध्ये खालीलप्रमाणे करण्यात आले आहे.

- **झोन १: विदर्भ व मराठवाडा :-**

  झोन १ मध्ये मराठवाडा व विदर्भातील १९ जिल्हयांचा समावेश आहे. या झोनमध्ये सुमारे ४१०० एकर क्षेत्रावर १ नॅशनल लॉजिस्टिक मेगा हब (किमान १५०० एकर), १ राज्य लॉजिस्टीक हब (किमान ५०० एकर), २ प्रादेशिक लॉजिस्टिक हब (किमान ३०० एकर) व १५ जिल्हा लॉजिस्टिक नोड्स (किमान १०० एकर) उभारण्याचे नियोजित आहे. ५ वर्षांच्या धोरण कालावधीत प्रस्तुत नियोजित हब/नोडस मध्ये स्थापित केलेल्या लघु, मोठे, विशाल व अति विशाल लॉजिस्टिक पार्कना प्रोत्साहन दिले जाईल.

- **झोन २:रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग, धुळे-नंदुरबार आणि साप्रोयो-२०१९ प्रमाणे उर्वरित ड व ड+ क्षेत्रे**

  झोन २ मध्ये ०१ राज्य लॉजिस्टिक हब, ०२ प्रादेशिक लॉजिस्टिक हब आणि १० जिल्हा लॉजिस्टिक नोड्स याप्रमाणे एकूण २१०० एकर क्षेत्रावर लॉजिस्टीक हब/नोडस निर्देशित जिल्हयात उभारण्याचे नियोजित आहे. ५ वर्षांच्या धोरण कालावधीत या नियोजित प्रदेशांमध्ये विकसित केलेल्या लघु, मोठे, विशाल व अति विशाल लॉजिस्टिक पार्कना प्रोत्साहन दिले जाईल.

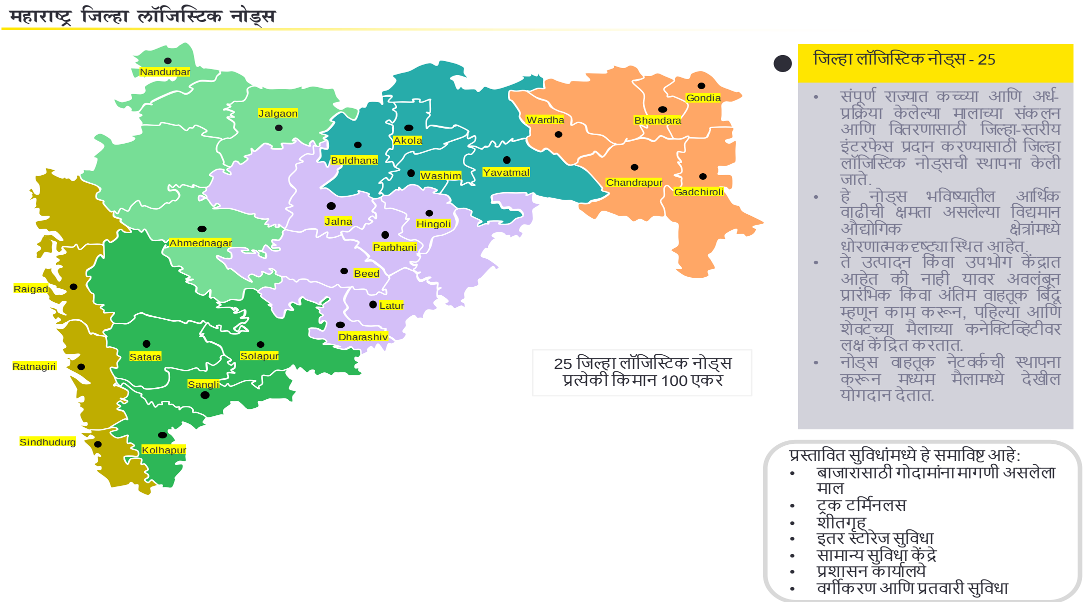
- **झोन ३: उर्वरीत महाराष्ट्र:-**

  झोन-३ अंतर्गत झोन-१ व झोन-२ वगळून उर्वरित क्षेत्रांचा समावेश होतो. झोन ३ मध्ये एकूण सुमारे ३८०० एकर क्षेत्रावर ०१ इंटरनॅशनल लॉजिस्टिक मेगा हब , ०३ राज्य लॉजिस्टिक हब, ०१ प्रादेशिक लॉजिस्टिक हब उभारण्याचे नियोजित आहे.

१.४ <u>जिल्हा लॉजिस्टीक नोडस :-</u>

राज्यातील प्रत्येक जिल्हयाची मुलभूत क्षमता, अंतर्भूत उद्योग व्यवसायाच्या संधी व पारंपारीक कौशल्याच्या आधारे निर्माण झालेली आर्थिक विकासाची केंद्रे याच्या समन्वयातून व विश्लेषणातून जिल्हा लॉजिस्टीक नोडस प्रत्येक जिल्हयात किमान एकूण १०० एकर क्षेत्रावर विकसित करण्यात येतील. प्रत्येक जिल्हयातील एमआयडीसी क्षेत्रातील १५% क्षेत्र हे जिल्हा लॉजिस्टीक नोडससाठी राखीव ठेवण्यात येणार आहे. याअंतर्गत जिल्हयातील कृषी, औद्योगिक, सेवा, व्यापार क्षेत्राच्या एकत्रित विचारातून व अस्तित्वातील बाजारपेठा याआधारे भविष्यात आर्थिक/औद्योगिक वाढ केंद्र म्हणून क्षमता असणाऱ्या विद्यमान औद्योगिक क्षेत्रांचा जिल्हा लॉजिस्टीक नोडसमध्ये समावेश असेल. प्रादेशिक अधिकारी, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ हे जिल्हा लॉजिस्टिक समन्वय समितीच्या (DLCC) समन्वयाने जिल्हयाच्या जिल्हा लॉजिस्टीक नोडससाठी यथायोग्य भुक्षेत्र निश्चित करतील. सदर भुक्षेत्र संलग्न असेल किंवा जिल्हयाची दोन-तीन प्रमुख उद्योग व्यापार व व्यवसायची ठिकाणे हब आणि स्पोक मॉडेल अंतर्गत जोडली जातील.

रेखांकन २०: महाराष्ट्र लॉजिस्टिक मास्टरप्लॅन अंतर्गत प्रस्तावित “जिल्हा लॉजिस्टीक नोड्स”

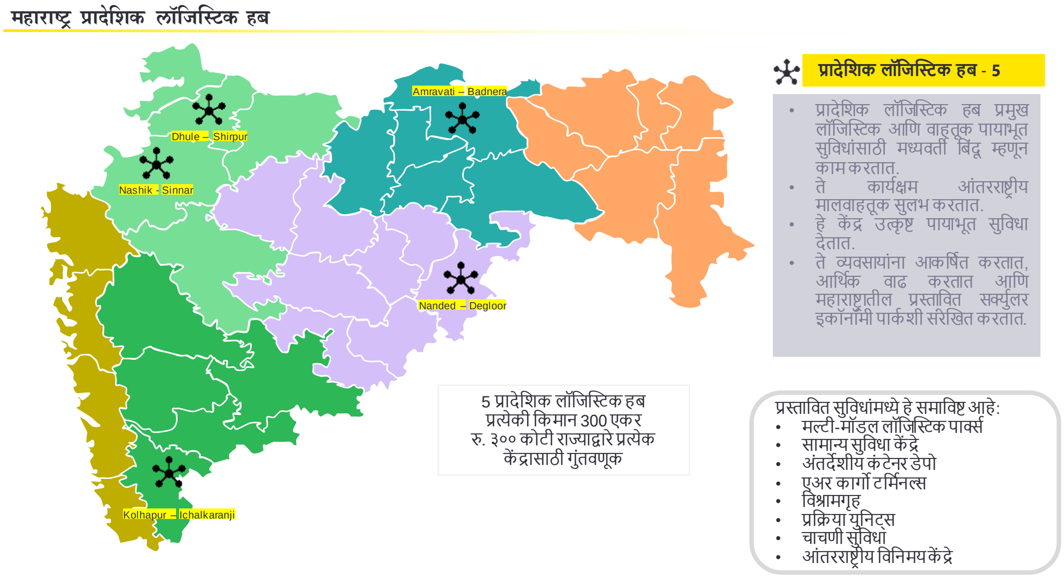


जिल्हा नोड्स जिल्ह्याच्या स्थानिक औद्योगिक गरजांना पुरक ठरून जिल्हा स्तरावर आवश्यक लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधांची (गोदाम/कोल्ड चेन/वाहतूक इत्यादी सुविधा/इतर पूरक सुविधा) उपलब्धता सुनिश्चित करतील. जिल्हा पातळीवर स्थानिक स्तरावर लॉजिस्टीक विषयक पायाभूत सुविधांच्या उपलब्धतेमुळे उद्योग व व्यवसायांची स्पर्धात्मकता सुधारेल, साठवण आणि वाहतूक खर्च कमी होईल. तसेच तापमान संवेदनशील/विशेष उत्पादनांचा अपव्यय कमी होईल.

औद्योगिक क्षेत्रे, कृषी क्षेत्रे, व्यापारी केंद्रे, राज्य/ राष्ट्रिय महामार्ग, रेल्वे, हवाई मार्ग, जलमार्ग व बंदरांची संलग्नता विचारात घेवून राज्यत जिल्हाकेंद्र बिंदू मानून २५ जिल्हा नोड निश्चित करण्यता आले आहेत. महाराष्ट्र लॉजिस्टीक धोरण -२०२४ अंतर्गत प्रस्तावित केल्यानुसार एकात्मिक लॉजिस्टीक मास्टरप्लॅनद्वारे राज्यातील सर्व क्षेत्रात उत्कृष्ट लॉजिस्टीक सुविधांचे व्यापक जाळे निर्माण होवून उद्योगांची स्पर्धात्मकता बळकट होण्यास मदत होणार आहे. जिल्हा लॉजिस्टिक नोडचा विकास जिल्हाधिकाऱ्यांच्या अध्यक्षतेखाली जिल्हा लॉजिस्टिक समन्वय समिती (DLCC) द्वारे संनियंत्रित केला जाईल.

१.५ <u>प्रादेशिक लॉजिस्टिक हब :-</u>

रेखांकन २१: महाराष्ट्र एकात्मिक लॉजिस्टिक मास्टरप्लॅनअंतर्गत "प्रादेशिक लॉजिस्टीक हब"



वाहतुकीच्या पायाभूत सुविधांची घनता आणि सुयोग्य भौगोलिक स्थानांमुळे, संपूर्ण राज्यात अखंड कनेक्टिव्हिटी सुनिश्चित करणेसाठी प्रादेशिक लॉजिस्टिक हबचे नियोजन करण्यात आले आहे. सदर प्रादेशिक लॉजिस्टीक हब हे राष्ट्रीय महामार्ग/एक्सप्रेसवे, मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक हब, ड्राय पोर्ट्स आणि विशेष आर्थिक क्षेत्रांच्या विकासाला पुरक असतील व एकूण विभागीय स्तरावरील उत्तम लॉजिस्टीक जाळे प्रत्येक विभागात (किमान ३०० एकर क्षेत्रावर) विकसित केले जाईल.

मराठवाडा, नागपूर, अमरावती, पुणे आणि नाशिक या ५ विभागांमध्ये प्रादेशिक लॉजिस्टिक हब विकसित केले जातील.

आंतरराष्ट्रीय कार्गो वाहतुकीची क्षमता असलेली ५ प्रादेशिक लॉजिस्टीक केंद्रे ही ठाणे, पुणे, नाशिक, छत्रपती संभाजी नगर, नागपूर येथील प्रस्तावित वर्तुळाकार अर्थव्यवस्था उद्यानांना सह-टर्मिनस आहेत. प्रादेशिक लॉजिस्टिक हब आंतरराष्ट्रीय विमानतळ किंवा प्रमुख आंतरराष्ट्रीय बंदरे, राष्ट्रीय आणि राज्य महामार्ग, बंदरे इत्यादींसाठी इंटरफेस प्रदान करून लॉजिस्टिक खर्च कमी करण्यात मदत करतील. त्याचा तपशील खाली नमूद केला आहे.

अनु.क्र	प्रादेशिक लॉजिस्टीक हब	राष्ट्रीय महामार्ग	राज्य महामार्ग	रेल्वे जक्शंन	महत्वपूर्ण औद्योगिक क्षेत्रे
१.	नाशिक-सिन्नर	NH 47, 848, 160	SH 7, 8, 18, 20, 24, 25, 30	नाशिक रोड, मनमाड, नागरसोल	कृषी उत्पादने
२.	अमरावती बडनेरा	NH 46, 343J	SH 6, 8, 10, 24, 194, 173, 200, 203, 204, 207, 212, 237, 239, 240, 241, 243, 244, 248	अमरावती बडनेरा	कृषी व वस्त्रोद्योग
३.	नांदेड-देगलूर	NH 361,161, 161A, 50	SH 3, 168, 222, 225	हरमंदर साहेब, नांदेड	कृषी व मसाले
४.	धुळे-शिरपूर	NH 47, 52, 53, 46, 60	SH 1, 4, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 22	दोंडाईचा	वस्त्रोद्योग
५.	कोल्हापूर-इचलकरंजी	NH 47, 48, 166	SH 115, 116, 127, 134	छत्रपती शाहू	कृषी व अभियांत्रिकी

उपरोक्त नमूद केंद्रे हे औद्योगिक मालवाहतूक सुकर करुन, वाहतूक खर्च कमी करण्यास व व्यापाराला चालना देण्यासाठी मदत करण्यासोबत औद्योगिक विकासासाठी उत्प्रेरक म्हणूनही काम करतील. सदर लॉजिस्टीक हब उत्कृष्ट पायाभूत लॉजिस्टीक सुविधा आणि कार्यक्षम वाहतूक माध्यम उपलब्ध करुन देऊन क्षेत्रीय आणि राज्याच्या आर्थिक वाढीस चालना देतील. लॉजिस्टीक केंद्रामुळे व्यवसाय आणि गुंतवणूक आकर्षित होवून त्यांच्या मोक्याच्या स्थानामुळे राज्य सरकारच्या इतर उपक्रमांसह विशेषत: निर्यात प्रोत्साहन आणि वर्तुळाकार अर्थव्यवस्थेच्या क्षेत्रात आर्थिक विकासासाठी सहाय्यभूत ठरतील.

१.६ राज्य लॉजिस्टिक हब

राज्याची आर्थिक विकासाची क्षमता व्यापक होत असून, पुढील टप्प्यातील औद्योगिक प्रगतीसाठी राज्य लॉजिस्टीक हब ठाणे – भिवंडी, रत्नागिरी -सिंधुदुर्ग, पुणे- पुरंदर, पालघर-वाढवण आणि छत्रपती संभाजी नगर-जालना असे एकूण ५ राज्य लॉजिस्टिक हब (किमान ५०० एकर क्षेत्रावर) विकसित करण्याचे नियोजन आहे. प्रस्तावित ०५ राज्य लॉजिस्टिक हब अंतर्गत आवश्यक लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधा आणि संलग्न पायाभूत सुविधा विकसित करण्यासाठी राज्य शासनाचे अनुदान स्वरुपात आर्थिक सहाय्य उद्योजक/विकासकांना उपलब्ध केले जाईल. राज्य लॉजिस्टिक हब मध्ये विशेष भंडवली अनुदानासह विशाल, अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्कच्या उभारणी साठी प्रोत्साहन दिले जाईल.

अ) छत्रपती संभाजी नगर - जालना राज्य लॉजिस्टिक हब

राज्यातील महत्वाचे औद्योगिक केंद्र असलेल्या छत्रपती संभाजी नगर -जालना क्षेत्रात एकूण ५०० एकर क्षेत्रावर राज्य लॉजिस्टीक हब विकसित केले जाईल. छत्रपती संभाजी नगर हे रेशीम व कॉटन उत्पादनाचे प्रमुख केंद्र तसेच अभियांत्रिकी, ऑटोमोटीव, प्लॅस्टीक, औषध निर्मिती, स्टील प्रक्रिया, कृषी प्रक्रिया घटकांचे एक प्रमुख उत्पादन केंद्र आहे. सदर क्षेत्रामध्ये चिखलठाणा, शेंद्रा आणि वाळूंज हे तीन महाराष्ट्र औद्योगिक महामंडळाची क्षेत्रे, शेंद्रा-बिडकीन क्षेत्रात विकसित होत असलेले ऑरीक शहर भारतातील पहिले ग्रीन फिल्ड स्मार्ट औद्योगिक क्षेत्र असून लॉजिस्टीक हबमुळे क्षेत्रातील व्यापार व निर्यातीस चालना मिळेल. ऑरीक शहाराचे दिल्ली-मुंबई औद्योगिक कॉरीडॉरच्या जवळचे असलेले स्थान लॉजिस्टिक क्षेत्राच्या विकासासाठी लाभदायक आहे. नव्याने विकसित झालेला समृध्दी महामार्ग प्रस्तावित राज्य लॉजिस्टिक हबच्या विकासास महत्वपूर्ण भुमिका बजावेल. जालना जिल्हयातील प्रमुख उद्योगांमध्ये अभियांत्रिकी, प्लास्टीक आणि कृषी या उद्योगांचा समावेश होतो. या व्यतिरिक्त रिफायनरीज, स्टील री-रोलिंग, टाइल्स, सिमेंट पाईप, खते, कीटकनाशके, कीटकनाशके आणि साखर कारखाने हे देखील जिल्ह्याच्या आर्थिक आणि औद्योगिक विकासात महत्त्वपूर्ण भूमिका बजावतात.

प्रस्तावित राज्य लॉजिस्टिक पार्कचे स्थान विद्यमान लॉजिस्टिक फ्रेमवर्क मजबूत करण्यासह क्षेत्राच्या अर्थव्यवस्थेत वाढ करण्यास सक्षम ठरेल. सदर लॉजिस्टीक हब अंतर्गत साधारणपणे पुढील सुविधा विकसित केल्या जातील:-

- एकात्मिक लॉजिस्टीक पार्कस
- मॉड्यूलर गोदामे / कोल्ड आणि ड्राय स्टोरेज सुविधा
- लॉजिस्टीक सामान्य सुविधा केंद्रे
- ट्रक टर्मिनल
- विकास आणि संशोधन, चाचणी सुविधा
- राष्ट्रीय तसेच आंतरराष्ट्रीय व्यापारासाठी सहाय्यभूत प्रशासकीय सुविधा

रेखांकन २२: छत्रपती संभाजी नगर - जालना "राज्य लॉजिस्टिक हब"



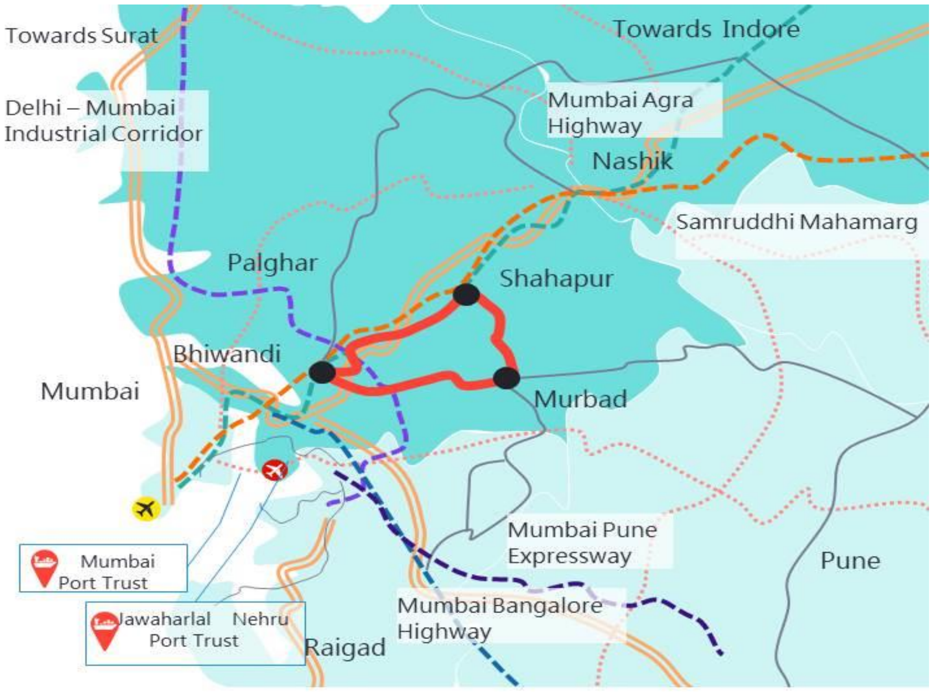
ब) ठाणे-भिवंडी राज्य लॉजिस्टिक हब

राज्यातील ठाणे-भिवंडी क्षेत्र हे औद्योगिक विकासाचे महत्वपूर्ण केंद्र म्हणून परिचित आहे. राज्यातील वस्त्रोद्योग, अभियांत्रिकी, इलेक्ट्रिकल व इलेक्ट्रॉनिक्स, माहिती तंत्रज्ञान, पॅकेजिंग, कृषी व अन्न प्रक्रिया, मस्य प्रक्रिया या क्षेत्रात ठाणे-भिवंडी क्षेत्रातून मोठा औद्योगिक विकास व रोजगार निर्मिती झालेली आहे. राज्यातील प्रमुख बंदरे सदर औद्योगिक क्षेत्राच्या परिक्षेत्रात असल्याने उद्योग घटकांसाठी निर्यातिसाठी सुलभ असणारी औद्योगिक क्षेत्रे परिसरात विकसित झाली आहेत. याच बरोबरीने लॉजिस्टीक क्षेत्र देखील व्यापक प्रमाणात ठाणे-भिवंडी भागात विकसित झाले असून, लॉजिस्टीक क्षेत्राचे महत्वपूर्ण केंद्र म्हणून ठाणे-भिवंडी ओळखले जाते. सदर क्षेत्राची उच्च क्षमता व भविष्यकालीन संधी विचारात घेवून ठाणे-भिवंडी क्षेत्रात लॉजिस्टीक हब विकसित करणेसाठी नियोजित करण्यात आले आहे. लगतच्या शहापूर आणि मुरबाड दरम्यानच्या क्षेत्रात सदर राज्य लॉजिस्टीक हब स्थापित होऊन या हबची समृध्दी महामार्गाशी जोडणी ही कार्यक्षम लॉजिस्टिकसाठी उपयुक्त ठरेल. ठाणे-भिवंडी क्षेत्रात ५०० एकर क्षेत्रावर प्रस्तावित राज्य लॉजिस्टिक हबमध्ये खालील पायाभूत सुविधांचा समावेश असेल:-

- मॉड्यूलर लवचिक गोदामे / कोल्ड आणि ड्राय स्टोरेज सुविधा

- सामान्य सुविधा केंद्रे
- एआय / इंडस्ट्री ४.० आधारित उच्च तंत्रज्ञान आधारीत लॉजिस्टीक पार्कस, विशाल व अतिविशाल लॉजिस्टीक पार्कस
- ट्रक टर्मिनलस
- जेएनपीए,बीपीटी, विमानतळ आणि नवीन विमानतळाशी कनेक्टिव्हिटी
- लॉजिस्टीक क्षेत्रास निरंतर कुशल मनुष्यबळ उपलब्धतेसाठी संयुक्त उपक्रम, इनोव्हेशन व इनक्युबेशन सुविधा इत्यादी

रेखांकन २३: ठाणे-भिवंडी राज्य लॉजिस्टिक हब



ठाणे - भिवंडी स्टेट लॉजिस्टिक हब

✓भौगोलिकदृष्ट्या मुंबईच्या जवळ असलेले, आर्थिक केंद्राशी लॉजिस्टिक कनेक्टिव्हिटी वाढवत आहे.

✓जेएनपीए आणि सागरी वाहतूकीसाठी प्रस्तावित वाढवण बंदर महत्त्वाच्या सागरी बिंदूंशी जवळीक साधेल.

✓हवाई मालवाहतूक कार्यक्षमतेने व्यवस्थापित करण्याची क्षमता वाढवणारी अनेक विमानतळे.

क) रत्नागिरी-सिंधुदुर्ग राज्य लॉजिस्टिक हब

रत्नागिरी व सिंधुदूर्ग हे कोकण विभागातील जिल्हे हे नैसर्गिक साधन सुविधांनी संपन्न आहेत. जिल्हयात सुमारे १० प्रकारची फळे, विविध सागरी उत्पादने, मत्स्य प्रक्रिया इत्यादी प्रकारचे उद्योग तसेच जयगड आणि आंग्रे येथील बंदर केंद्रित विकास प्रकल्प याचा अधिकाअधिक लाभ घेण्यासाठी सदर राज्य लॉजिस्टिक हब प्रस्तावित आहे. सदर हबमुळे प्रदेशातील कृषी आणि एक जिल्हा एक उत्पादन (ODOP) जसे की हापूस आंबा, सागरी उत्पादने, काजू, लोह आणि पोलाद यांची प्रभावी प्राथमिक वाहतुक (निर्माता ते साठवणूक) आणि दुय्यम वाहतूक (साठवण ते किरकोळ वितरण) सुनिश्चित होईल. सदर हबसोबत नाशिक, वर्धा, जालना आणि सांगली

येथिल अंतरदेशीय कंटेनर डेपो व ड्रायपोर्टची उत्तम जोडणी करण्यात येईल. कोस्टल शिपिंग, रोडवेज, रेल्वे आणि एअर कार्गो वाहतुक या सुविधांचा फायदा घेण्यासाठी रत्नागिरी व सिंधुदुर्ग येथे विशाल आणि अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्कचा विकास केला जाईल. ५०० एकर जमिनीच्या क्षेत्रामध्ये पोर्ट-केंद्रित मल्टीमोडल लॉजिस्टिक पार्कला पूरक खालील पायाभूत सुविधा असतील:

- कृषी आणि सागरी उत्पादनांसाठी,प्रक्रिया उत्पादकांसाठी शीत आणि कोरड्या साठवण सुविधा,लॉजिस्टीक सुविधा
- पॅकेजिंग आणि रि-पॅकेजिंग सुविधा
- पुर्नवापर प्रक्रिया
- कस्टम हाऊस
- कंटेनर फ्रेट स्टेशन
- विकास आणि संशोधन
- चाचणी व प्रमाणिकरण सुविधा
- आंतरराष्ट्रीय विनिमय केंद्रे

रेखांकन २४: रत्नागिरी-सिंधुदूर्ग राज्य लॉजिस्टीक हब



रत्नागिरी – सिंधुदुर्ग राज्य लॉजिस्टिक हब

✓ जेएनपीटी जवळील तसेच गोवा आणि कर्नाटक यासारख्या शेजारील राज्यांसह महाराष्ट्राच्या किनारपट्टीवरील धोरणात्मक ठिकाण.

✓रेल्वे आणि रस्ते यांना सलंग्न/जोडून असलेली महत्त्वाची छोटी बंदरे जोडते.

✓बाहेरील राज्ये आणि प्रदेशांमधून येणाऱ्या प्रमुख वाहतूक मार्गांना एक केंद्रबिंदू प्रदान करते.

ड) पुणे-पुरंदर राज्य लॉजिस्टिक हब

अभियांत्रिकी, ऑटोमोटिव्ह, फोर्जिंग, अन्न प्रक्रिया, पॅकेजिंग, प्लॅस्टिक, इलेक्ट्रॉनिक्स आणि आयटी या उद्योगांचे व्यापक जाळे पुणे-पुरंदर क्षेत्रात विकसित क्षेत्रात विकसित झाले आहे. पिंपरी-चिंचवड, राजंणगाव, चाकण, तळेगांव, तळवडे, खराडी इत्यादी औद्योगिक क्षेत्रे मोठया प्रमाणात विकसित होवून, त्यास पुरक उद्योग व्यवसाय व सेवा क्षेत्रामुळे परिसरात विपुल रोजगार संधी व आर्थिक विकास झाला आहे. पुढील टप्प्यातील पुणे-मुंबई जोडणी अधिक सुलभ झाल्याने पुणे- पुरंदर क्षेत्र अधिक विस्तारत असून उद्योग व्यवसायिकांची गुंतवणूकीसाठी प्राधान्यांचे ठिकाण म्हणून परिचित आहे. प्रस्तावित ५०० एकर भूक्षेत्रावर विकसित होणाऱ्या स्मार्ट लॉजिस्टिक झोन हे उद्योग व आर्थिक विकासासाठी महत्वपूर्ण माध्यम ठरणार आहे.

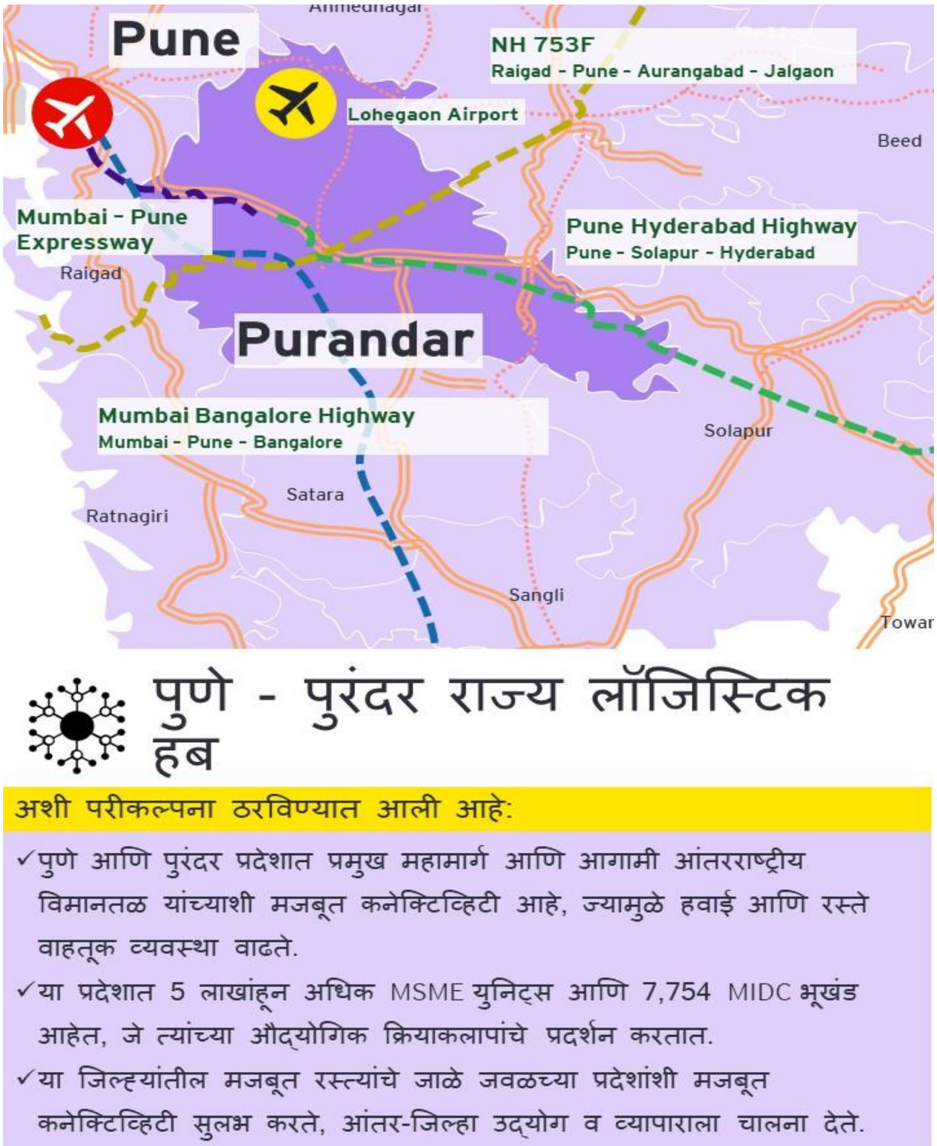
या हबला जेएनपीटी, मुंबई बंदर आणि आगामी वाढवन बंदराशी प्रभावी कनेक्टिव्हिटीचा अधिक फायदा होईल. पुण्याला गुजरात, कर्नाटक, तेलंगणा, दिल्ली, चेन्नई यांच्याशी राष्ट्रीय महामार्गांद्वारे लॉजिस्टिक कनेक्टिव्हिटीचा फायदा असल्यामुळे या राज्य लॉजिस्टिक हबद्वारे मालवाहतूक सुलभ होईल. पुणे विभागात ऑटोमोबाईल आणि आयटी कंपन्यांकडून मोठया प्रमाणात गुंतवणूक होण्याची अपेक्षा असून प्रस्तावित राज्य लॉजिस्टिक हब कार्गोच्या अपेक्षित वाढीचे व्यवस्थापन करण्यासाठी एक उत्तम पर्याय ठरेल.

पुरंदर भागात नवीन विमानतळ प्रस्तावित असून नवीन विमानतळ कार्यान्वित झाल्यानंतर सध्याच्या लोहेगाव विमानतळ, पुणे यावरील भार कमी करण्यास मदत करेल आणि आसपासच्या उद्योगांना एअर कार्गोसाठी सुविधा प्रदान करण्यास सक्षम ठरेल.

पुणे-पुरंदर राज्य लॉजिस्टीक हब अंतर्गत खालीलप्रमाणे लॉजिस्टीक सुविधा राज्य शासनाच्या सहकार्याने विकसित केल्या जातील.

- लॉजिस्टीक पार्कस, विशाल व अतिविशाल लॉजिस्टीक पार्कस
- औद्योगिक आणि कृषी उत्पादनांच्या साठवणुकीसाठी उच्च दर्जाची गोदामे, शीतगृहे इत्यादी
- कस्टम हाऊस
- ट्रक टर्मिनल्स
- सामान्य सुविधा केंद्र
- कंटेनर फ्रेट स्टेशन
- चाचणी सुविधा आणि इनोव्हेशन हब
- स्कील सेंटर

रेखांकन २५: पुणे- पुरंदर राज्य लॉजिस्टिक हब



इ) पालघर- वाढवण राज्य लॉजिस्टिक हब

पालघर-वाढवण क्षेत्र हे मत्स्य प्रक्रिया,सागरी उत्पादने, कृषी व अन्न प्रक्रिया, दुग्धप्रक्रिया, इलेक्ट्रॉनिक्स व सामान्य अभियांत्रिकी तसेच बंदर केंद्रित उद्योग व्यवसायासाठी वेगाने विकसित होत आहेत. नजिकच्या गुजरात औद्योगिक क्षेत्राची संलग्न असल्याने अनेक उद्योजक हे नियोजित वाढवण बंदरामुळे गुंतवणूक करण्यास उत्सुक आहेत. मुंबई या आर्थिक राजधानीच्या नजिक पालघर-वाढवण क्षेत्र असल्याने व देशातील सर्वात मोठे बंदर विकसित होण्याचा मार्ग मोकळा झाल्याने अनेक राष्ट्रीय आतंरराष्ट्रीय स्तरावरील उद्योग हे नजिकच्या काळात स्थापित होतील. पालघर-वाढवण राज्य लॉजिस्टीक हब हे राज्याच्या लॉजिस्टीक क्षेत्रासाठी महत्वपूर्ण राहील. पालघर- वाढवण क्षेत्रातील ५०० एकर भूक्षेत्रावर राज्य लॉजिस्टिक हब विकसित करुन सदर क्षेत्राचा आर्थिक विकास मोठया प्रमाणात होण्यास मदत होणार आहे. याव्यतिरिक्त जेएनपीए आणि महाराष्ट्र मेरिटाईम बोर्ड यांच्या अनुक्रमे ७४ टक्के व २६ टक्के भागभांडवलाने वाढवन बंदर विकसित केले जात आहे. सदर बंदर लॅन्डलॉर्ड बंदर मॉडेलवर विकसित केले जात असून विकसित झाल्यानंतर १८ ते २० मिटरच्या खोलीसह सदर बंदर १६००० TEU क्षमतेपर्यंतच्या कन्टेनरची हाताळणी करण्यास सक्षम असेल. हे बंदर राज्यातील ३ रे प्रमुख बंदर असून देशातील पहिले विशाल बंदर आहे. डहाणू या शहराजवळील ५००० एकर

रिक्लेम केलेल्या क्षेत्रावर हे बंदर विकसित होत असून राष्ट्रीय पायाभूत सुविधा विकास आराखड्यामध्ये या बंदराचा समावेश आहे. वाढवण बंदर मुंबई, नाशिक आणि सुरतच्या बाजारपेठांना सेवा पुरवून या ठिकाणांहून वाहतूक सुलभ होण्यास मदत करेल .

प्रस्तावित राज्य लॉजिस्टिक हबला दिल्ली मुंबई फ्रेट कॉरिडॉर, मुंबई बडोदा एक्सप्रेस हायवे जवळचे भौगोलिक स्थान फायदेशीर ठरेल. याव्यतिरिक्त, सागरमाला प्रकल्पाचा भाग म्हणून ते राष्ट्रीय रेल्वे ग्रीडला देखील जोडले जाईल. हे राज्य लॉजिस्टीक हब महाराष्ट्र, गुजरात, मध्य प्रदेशचे पश्चिम भाग आणि इतर उत्तरेकडील राज्यांमधील व्यापाराला चालना देईल.

पालघर वाढवण विभागातील प्रस्तावित राज्य लॉजिस्टिक हबअंतर्गत खालील सुविधा विकसित करण्यात येतील:

- लॉजिस्टीक पार्कस, विशाल व अतिविशाल लॉजिस्टीक पार्कस
- औद्योगिक आणि कृषी उत्पादनांच्या साठवणुकीसाठी उच्च दर्जाची गोदामे, शीतगृहे इत्यादी
- कस्टम हाऊस
- ट्रक टर्मिनल्स
- सामायिक सुविधा केंद्र
- ग्रीन एनर्जी प्लॅन्ट
- कन्टेनर फ्रेट स्टेशन
- पोर्ट आधारीत उद्योग व्यवसायासाठी सामाईक सुविधा
- पॅकेजिंग सुविधा
- चाचणी सुविधा आणि इनोव्हेशन हब

रेखांकन २६: पालघर- वाढवण राज्य लॉजिस्टिक हब



पालघर - वाढवण राज्य लॉजिस्टिक हब

✓दिल्ली मुंबई इंडस्ट्रीयल कॉरिडॉरजवळ स्थित पालघर आणि वाढवण, औद्योगिक वाढीमुळे लॉजिस्टिकची क्षमता वाढवतात.

✓प्रस्तावीत वाढवण बंदर आणि इतर सागरी पायाभूत सुविधांमुळे मोठ्या प्रमाणावर सागरी व्यापार क्षमता वाढेल.

✓मुंबई, नाशिक आणि गुजरातच्या बाजारपेठेशी या प्रदेशाची जवळीक महत्त्वपूर्ण व्यावसायिक संधी निर्माण करेल..

१.७ नागपूर- वर्धा नॅशनल मेगा लॉजिस्टिक हब

भौगोलिक केंद्रीय स्थानामुळे नागपूर जिल्हा हा देशातील लॉजिस्टिक क्षेत्राच्या विकासासाठी महत्वपूर्ण आहे. जिल्ह्यात ४ राष्ट्रीय द्रुतगती मार्ग आणि एक समर्पित मालवाहतूक कॉरिडॉर प्रगतीपथावर असून नागपूर जिल्हा पूर्वीपासून मालवाहतूक करण्याचे प्रमुख केंद्र म्हणून ओळखला गेला आहे. रोबोटिक्स, ऑटोमेशन, कृत्रिम बुद्धिमत्ता आणि इतर उदयोन्मुख तंत्रज्ञान यासह स्मार्ट लॉजिस्टिक झोनच्या विकासाकरिता नैसर्गिक आणि औद्योगिक संसाधणे पूरक आहेत. नागपूर वर्धा नॅशनल मेगा लॉजिस्टिक हब प्रकल्प सुमारे १५०० एकर क्षेत्रावर स्थापित होवून त्याद्वारे जागतिक दर्जाच्या लॉजिस्टीक सुविधा उद्योगांना उपलब्ध केल्या जातील.

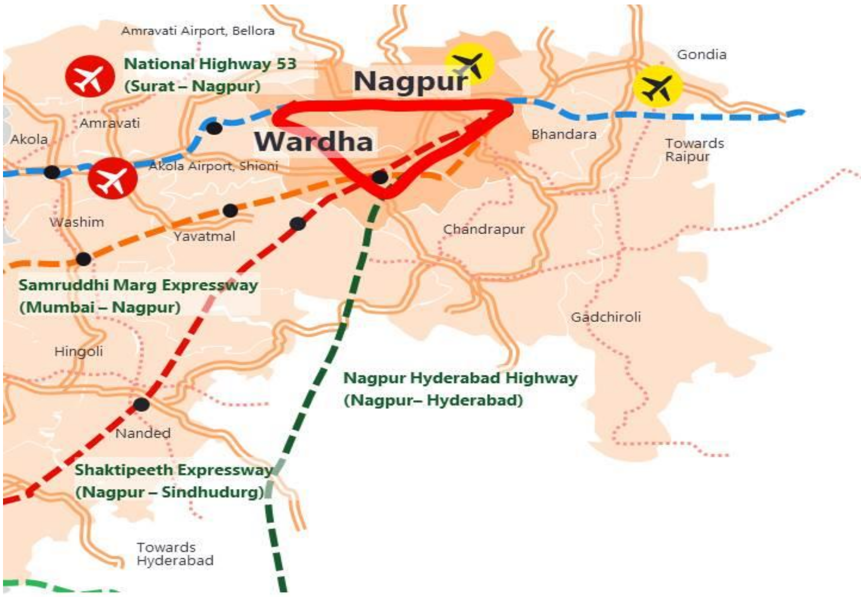
- नागपूर आणि वर्धा जिल्ह्यात विशेषतः लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधा आणि पूरक क्षेत्रासाठी १५०० एकर जमिन निश्चिती स्थानिक प्रशासनाच्या मदतीने करुन खाजगी उद्योजकांच्या सहयोगातून PPP मोडद्वारे स्मार्ट लॉजिस्टिक झोन विकासीत केला जाईल. सदर राष्ट्रीय पातळीवरील लॉजिस्टीक हब हा अत्याधुनिक परिसंस्था निर्माण करण्याच्या दृष्टीकोनातून, एआय, ब्लॉकचेन, मोशन सेन्सर आणि इतर उदयोन्मुख तंत्रज्ञानाचा अवलंब करुन जागतिक दर्जाच्या लॉजिस्टीक सुविधा निर्माण करुन पुढाकार घेण्याऱ्या प्रथम तीन अँकर लॉजिस्टिक घटकांना विशेष प्रोत्साहन दिले जाईल.
- नागपूर-वर्धा नॅशनल मेगा लॉजिस्टीक हबच्या विकासासाठी राज्य शासन, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ, स्थानिक प्राधिकरण, विशेष नियोजन प्राधिकरण, स्थानिक प्रशासन यांच्या समन्वयाने जमिन उपलब्धता करण्यात येईल. सदर हबच्या विकासासाठी खाजगी गुंतवणूकीस प्रोत्साहन देण्यात येईल. या नॅशनल लॉजिस्टिक मेगा हबच्या सुविधेसाठी जमीन संपादन आणि आवश्यक मंजुरीसाठी महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाला विशेष नियोजन प्राधिकरण म्हणून नियुक्त केले जाईल.
- प्रस्तुत नागपूर-वर्धा नॅशनल मेगा लॉजिस्टीक हब अंतर्गत लॉजिस्टीक सुविधा या AI सारख्या उच्च तंत्रज्ञानाद्वारे सक्षमित असतील जेणेकरुन रूट ऑप्टिमाइझेशन, भविष्यसूचक देखभाल आणि रिअल-टाइम निर्णय घेण्याची क्षमता वाढून लॉजिस्टिक ऑपरेशन्स सुलभ व प्रभावी होतील. याव्यतिरिक्त, ब्लॉकचेन तंत्रज्ञान पारदर्शक आणि सुरक्षित पुरवठा साखळी व्यवस्थापन सुनिश्चित होऊन अकार्यक्षमता कमी होईल आणि अखंड ट्रेसिंग क्षमता उपलब्ध होण्यास मदत होईल. स्वयंचलित आणि कार्यक्षम गोदाम सुविधा सुलभ करण्यात मोशन सेन्सर तंत्रज्ञान महत्त्वाची भूमिका बजावतील. या प्रगत प्रणालींच्या क्षमतेचा उपयोग करून, नागपूर जिल्ह्यातील स्मार्ट लॉजिस्टिक झोन कार्यान्वयन क्षमता वाढून अनुषंगिक खर्च मोठया प्रमाणात कमी होवून स्मार्ट लॉजिस्टीक संकल्पना प्रत्यक्षात उद्योजकांसाठी उपलब्ध होईल.

सर्वसाधारणपणे खालीलप्रमाणे एकात्मिक लॉजिस्टीक सुविधा नागपूर-वर्धा नॅशनल मेगा लॉजिस्टीक हब अंतर्गत विकसित करण्यात येतील.

- एकात्मिक आणि मल्टी मॉडेल लॉजिस्टिक पार्कस, विशाल व अतिविशाल लॉजिस्टीक पार्कस
- मॉड्यूलर गोदामे / कोल्ड आणि ड्राय स्टोरेज सुविधा
- लॉजिस्टीकासाठीच्या सामाईक सुविधा केंद्रे
- ICD / कंटेनर फ्रेट स्टेशन
- ग्रीन आणि स्मार्ट लॉजिस्टिक पार्कसाठी विशेष प्रोत्साहने
- एआय / इंडस्ट्री ४.० आधारित तंत्रज्ञानाच्या वापरासाठी अतिरिक्त प्रोत्साहने
- ट्रक / बस टर्मिनल्स / रेल्वे साइडींग्स जोडणी
- मिहान प्रकल्पासमवेत जोडणी
- संशोधन आणि विकास आणि चाचणी सुविधा
- कौशल्य विकासासाठी उष्मायन केंद्रे / प्रशिक्षण सुविधा

• वसतिगृह आणि व्यावसायिक क्षेत्र
• आंतरराष्ट्रीय विनिमय केंद्रे
• स्मार्ट/ग्रीन लॉजिस्टिक हबसाठी डिझाइन-बिल्ड-फायनान्स-ऑपरेट-ट्रान्सफर (DBFOT) वर आधारीत PPP मॉडेल

रेखांकन २७: नागपूर वर्धा नॅशनल मेगा लॉजिस्टिक हब



नागपूर - वर्धा राष्ट्रीय लॉजिस्टिक मेगा - केंद्र

✓मालाच्या कार्यक्षम वाहतुकीसाठी प्रमुख महामार्ग किंवा द्रुतगती मार्गांशी सलग्न/बाजूने असलेले धोरणात्मक ठिकाण.
✓आर्थिक वाढीस समर्थन देणारे महत्त्वाचे औद्योगिक केंद्र आणि प्रदेश यांना जोडते.
✓इतर राज्ये आणि प्रदेशांमधून येणाऱ्या प्रमुख वाहतूक मार्गांना एक चॅनेल प्रदान करते.

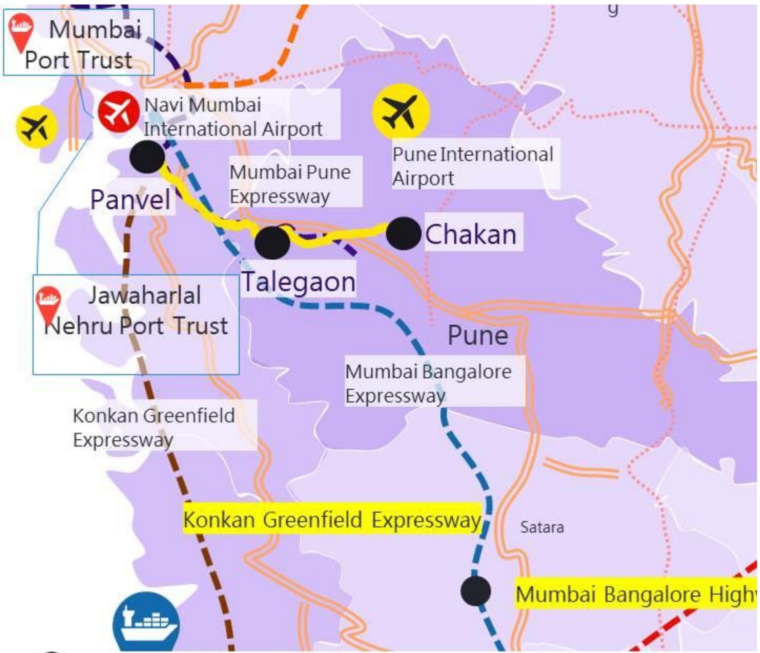
१.८ नवी मुंबई- पुणे इंटरनॅशनल मेगा लॉजिस्टिक हब

देशाच्या आर्थिक राजधानी मुंबईच्या नजिक नवी मुंबई क्षेत्र अल्प कालावधीत उत्पादन व सेवा उद्योगामुळे मोठया प्रमाणात औद्योगिक विकासाचे प्रमुख केंद्र बनले आहे. सुनियोजितरित्या स्थापित नवी मुंबई येथे जेएनपीएच्या व्यापक आयात-निर्यात विषयक विविध स्तरावरील घटकांमुळे लॉजिस्टीक क्षेत्राचा महत्वाचा केंद्र बिंदू झाले आहे. नवी मुंबई ते पुणे हे क्षेत्र तळोजा, पाताळगंगा, रसायने, खोपेाली, महाड, रोहा, चाकण,तळेगांव या औद्योगिक वसाहतीमुळे आंतराष्ट्रीय स्तरावरील व्यापार व उद्योगांचे प्रमुख केंद्र झाले आहे. नवी मुंबई मध्ये अनेक मोठे उद्योग कार्यरत असून शहरामध्ये उत्कृष्ट वाहतूक कनेक्टिव्हिटी आहे. NH १७, मुंबई - बंगलोर राष्ट्रीय महामार्ग (NH-४), आणि मुंबई-पुणे द्रुतगती महामार्ग यांसारखे प्रमुख महामार्ग नवी मुंबईमध्ये एकमेकांना संलग्नता प्रदान करतात. इंटरनॅशनल मेगा हबमध्ये या प्रदेशाचा समावेश लॉजिस्टिक जोडणीसाठी महत्वपूर्ण ठरेल. नवी मुंबई येथील नियोजित नवीन आंतरराष्ट्रीय विमानतळ परिक्षेत्रातील तीन प्रमुख बंदरे आणि उपरोक्त नमूद औद्योगिक क्षेत्रे या अनुषंगाने नवी मुंबई- पुणे इंटरनॅशनल मेगा लॉजिस्टिक हब हा राज्याचा महत्वकांक्षी लॉजिस्टीक हब म्हणून विकसित करणेसाठी धोरणात प्रस्तावित करण्यात आले आहे. या क्षेत्रातील २००० एकर जमिनीवर सदर आंतरराष्ट्रीय मेगा लॉजिस्टिक हबचा विकास करण्याचे नियोजित आहे. प्रस्तावित इंटरनॅशनल मेगा लॉजिस्टिक हब पनवेल ते चाकण या पट्ट्यामध्ये जेएनपीटी, दिघी, वाढवण,

आणि नवी मुंबई आंतरराष्ट्रीय विमानतळ या बंदरांमधून ऑटोमोटिव्ह, कृषी, सागरी उत्पादने, लोह आणि पोलाद, अभियांत्रिकी, औषधे व रसायने इत्यादी मालाची वाहतूक अधिक सुलभतेने करेल. प्रस्तावित इंटरनॅशनल मेगा हब अंतर्गत सूचक सुविधा पुढीलप्रमाणे आहेत :-

- एकात्मिक आणि मल्टी मॉडेल लॉजिस्टिक पार्कस, विशाल व अतिविशाल लॉजिस्टीक पार्कस
- मॉड्यूलर लवचिक गोदामे / कोल्ड आणि ड्राय स्टोरेज सुविधा
- सामाईक सुविधा केंद्रे
- ग्रीन आणि स्मार्ट लॉजिस्टिक पार्कसाठी विशेष प्रोत्साहन
- एआय / इंडस्ट्री ४.० आधारित तंत्रज्ञानाच्या वापरासाठी अतिरिक्त प्रोत्साहने
- ट्रक टर्मिनल
- जेएनपीए, विमानतळ आणि नवीन विमानतळाशी कनेक्टिव्हिटी
- विकास व संशोधन,चाचणी सुविधा, प्रमाणिकरण सुविधा
- कौशल्य विकासासाठी भागीदारी
- कमर्शियल झोन
- आंतरराष्ट्रीय विनिमय केंद्रे
- स्मार्ट/ग्रीन लॉजिस्टिक हबसाठी पीपीपी मॉडेल

रेखांकन २८: नवी मुंबई इंटरनॅशनल मेगा लॉजिस्टिक हबचा



नवी मुंबई – पुणे इंटरनॅशनल लॉजिस्टिक मेगा – हब

- ✓मुंबई विमानतळासह नव्याने निर्माण होणारे नवी मुंबईतील आंतरराष्ट्रीय विमानतळ हे हवाई वाहतुकीची कार्यक्षमता वाढवते.
- ✓जेएनपीएच्या जवळीकतेमुळे आंतरराष्ट्रीय लॉजिस्टिक कार्यप्रणाली केंद्र तयार होण्यास मदत होते.
- ✓मुंबई आणि पुण्याच्या प्रमुख बाजारपेठांमुळे लॉजिस्टिकची कनेक्टीव्हीटी आणि व्याप्ती वाढते.

१.९ नियोजन प्राधिकरण :-

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ मधील तरतुदींनुसार लघु, मोठे,विशाल आणि अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्क, एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स आणि लॉजिस्टिक्स ऍक्टिव्हिटीज (युनिट्स) च्या विकासासाठी निर्देशित क्षेत्राच्या संबंधित प्रचलित नियोजन प्राधिकरण हे प्राधिकृत असतील. प्रकल्पांच्या लेआउट्स मंजूरी, बिल्डिंग प्लॅन्स मंजूरी, आराखडा बदल व सुधाराणा यासाठी संबंधित नियोजन प्राधिकरणांना अधिकार असेल. विशेष नियोजन प्राधिकरण जसे की महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ, सिडको, एमएमआरडीए आणि स्थानिक नगर पालिका संस्था त्यांच्या कार्यक्षेत्रात स्वत:हून किंवा पीपीपी मोड अंतर्गत लॉजिस्टीक उद्यानांचा विकास, प्रचार आणि प्रसार करु शकतात.

१.१० अंमलबजावणी प्राधिकरण :-

राज्यभर लॉजिस्टिक धोरणाची अंमलबजावणी करण्यासाठी विकास आयुक्त (उद्योग), उद्योग संचालनालय हे नोडल अधिकारी असतील. विकास आयुक्त (उद्योग) यांच्या अध्यक्षतेखालील राज्यस्तरीय लॉजिस्टिक सेल लघु,मोठे, विशाल व अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्क, आयसीडी, सीएफएस, ट्रक टर्मिनल्स, एफटीडब्ल्यूझेड, पीएफटी इत्यादी अंतर्गत प्राप्त प्रस्ताव स्वीकारुन, त्यांची छाननी करेल आणि राज्यस्तरीय संनियंत्रण समितीकडे मान्यतेसाठी शिफारस करेल. MSME अंतर्गत येणाऱ्या स्वतंत्र खाजगी एकल लॉजिस्टिक घटकांचे (Private Standalone Independant Units) प्रस्ताव महाव्यवस्थापक, जिल्हा उद्योग केंद्र यांच्याद्वारे प्राप्त, प्रक्रिया आणि छाननी केले जातील आणि त्यांना विकास आयुक्त (उद्योग) यांचेद्वारे मंजूरी देण्यात येईल. यासाठी स्वतंत्र पोर्टल उद्योग संचालनालयालयामार्फत तयार करण्यात येईल.

२. <u>नाविन्यपूर्ण तंत्रज्ञानाचा अवलंब आणि शाश्वत उपक्रमांचा प्रसार :-</u>

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण-२०२४ हे लॉजिस्टिक क्षेत्रातील विविध टप्प्यांवरील घटकांची उत्पादकता, स्पर्धात्मकता, व सेवांचा दर्जा यासाठी प्रगत तंत्रज्ञानाचे महत्व ओळखून स्मार्ट लॉजिस्टिक याचबरोबर कौशल्य विकास, शाश्वतता आणि व्यवसाय सुलभता यासारख्या लॉजिस्टीक संदर्भातील उत्कृष्ट परिसंस्था निर्माण करण्यास प्रोत्साहन देते व त्याद्वारे शाश्वत आर्थिक विकास निर्मितीचे लक्ष ठेवते.

२.१ लॉजिस्टिकसाठी लागणारा वेळ कमी करण्यासाठी तंत्रज्ञानाच्या वापरास प्रोत्साहन देणे :-

लॉजिस्टीक धोरणाचा मुख्य उद्देश स्मार्ट लॉजिस्टीकद्वारे विविध टप्प्यावरील कार्यक्षमता सुधारुन लॉजिस्टीक खर्च कमी करणे हा आहे. प्रगत अधुनिक तंत्रज्ञानाचा अधिकाधिक वापर करण्यासाठी प्रस्तावित धोरणात आकर्षक सुविधा, स्टार्टअप्स यांना प्रोत्साहन, लॉजिस्टीक सुविधा विकसित करण्याऱ्या विकासकांना तसेच उद्योजकांना आकर्षक प्रोत्साहने देण्यात येत आहेत. धोरणाअंतर्गत प्रगत तंत्रज्ञानाचा लॉजिस्टीक क्षेत्रात जास्तीत जास्त वापरासाठी खालीलप्रमाणे उपाययोजना सुचविण्यात येत आहेत:-

२.१.१ लॉजिस्टिक क्षेत्रातील डेटाची सत्यता आणि गोपनीयता सुनिश्चित करण्यासाठी ब्लॉकचेनचा वापर :

ब्लॉक चेनचा वापर हा डेटाची सत्यता, गोपनीयता आणि अनधिकृत वापरास प्रतिबंध यापासून सरंक्षण सुनिश्चित करतो. ब्लॉक चेनद्वारे रेकॉर्डेड डेटा अपरिवर्तनीय व पारदर्शक स्थितीत राहून डेटा अखंडता जोपासली जाते .

ब्लॉक चेन तंत्रज्ञानाचा वापर करून राज्य लॉजिस्टिक पोर्टल लॉजिस्टिक माहितीचा रियल टाईम व प्रमाणीकृत वापराच्या सहाय्याने लॉजिस्टीक कार्यप्रणाली अधिक सुलभ व कार्यक्षम करण्यासाठी एक मजबूत फ्रेमवर्क तयार करेल. हा दृष्टीकोन केवळ आर्थिक विकासासाठी तंत्रज्ञानाचा लाभ घेण्याच्या दृष्टीकोनाशी संरेखित करत नाही तर लॉजिस्टिक्स क्षेत्रात नाविन्यपूर्ण आणि सुरक्षित डिजिटल उपायांचा अवलंब करण्यात महाराष्ट्राला अग्रगण्य स्थान देतो.

विविध डिजीटल प्रणालीचे एकत्रीकरण (Integration of Digital System) करुन उदा. रस्ते वाहतूक, रेल्वे, सीमा शुल्क, विमान वाहतूक आणि वाणिज्य यासारख्या अनेक विभागामधील डेटा एकत्रित करुन उद्योजकांना लॉजिस्टिक कार्यप्रणाली अधिक सुनिश्चित करण्यासाठी मदत करेल.

२.१.२ लॉजिस्टिक क्षेत्रातील दृश्यमानता सूधारण्यासाठी कृत्रिम बुध्दीमत्ता (AI) चा वापर:

राज्यातील लॉजिस्टिक टर्मिनल्स, वाहतूक व्यवस्था, स्टोरेज सूविधा आणि लॉजिस्टिकची दृश्यमानता सुधारण्यासाठी आधूनिक तंत्रज्ञानाचा अवलंब / अंमजबजावणीसाठी AI तंत्रज्ञानाचा वापरास प्रोत्साहन दिले जाईल. रूट ऑप्टीमायजेशन आणि शाश्वतता सूनिश्चित करण्यासाठी कृत्रिम बूध्दीमत्ता (AI) तंत्रज्ञानाचा उपयोग होईल तसेच डेटा विश्लेषण तंत्रज्ञान, भविष्यातील मागणीचा अंदाज घेऊन संसाधनांचा कार्यक्षमतेने वापर करण्यास मदत होईल. इंटरनेट ऑफ थिंग्स (IoT) हे सेन्सर्सच्या द्वारे शिपमेंटचे वेळेवेर वितरण होण्यासाठी रियल टाईम ट्रॅकींग प्रदान करतात. ड्रोन आणि स्वायत्त वाहनांचा वापर वितरणाचा वेग आणि सुलभता सुधारून सेवा गुणवत्ता वाढवू शकतो.

आयटी आधारीत प्रणाली, सीसीटीव्ही कॅमेरे, नोंदणी योग्य तपासाणी, अंमबजावणी यंत्रणा, वाहतूक कॅमेरे, मालवाहू वाहनांवरील RFID वाचक यांचा वापर आणि सर्व शासकीय कोठार / पोर्टल यांचे इंटीग्रेशन भौतिक प्रक्रियांवरील अवलंबत्व कमी करून वाहनांचे थांबे मोठया प्रमाणात कमी करू शकतात व त्याद्वारे मोठया प्रमाणात वेळेची बचत होईल.

उद्योग घटकांसाठी इन्व्हेंटरी मॅनेजमेंट सिस्टम, स्टॉक लेवल ऑप्टीमायजेशन, इन्व्हेंटरी व्यवस्थापन याद्वारे वेळ कमी करून कार्यक्षमतेमध्ये वाढ करणेसाठी कार्यक्षम प्रक्रिया ऑटोमेशन आणि सेवांची गूणवत्ता सुधारण्यासाठी AI, आयओटी व ब्लॉकचेन तंत्रज्ञानाचा वापर मोठया प्रमाणात होण्यासाठी प्रोत्साहन देण्यात येईल.

२.१.३ रिअल टाईम डेटा व जलद मंजूरी करीता इंटलीजन्ट लॉजिस्टीक मॅनेजमेंट सिस्टमचा वापर

लॉजिस्टिक परीसंस्थेमध्ये पारदर्शकता वाढविण्यासाठी, मुल्य साखळी सुव्यवस्थित करण्यासाठी आणि लॉजिस्टिक नेटवर्कचे (परिवहन) कार्यक्षम व्यवस्थापन करण्यासाठी राज्याद्वारे 'इंटेलिजंट लॉजिस्टिक मॅनेजमेंट सिस्टम'(ILMS) परिवहन विभागाच्या समन्वयातून विकसित करण्यात येईल. ILMS यंत्रणा राज्य डॅश बोर्ड सह इंटीग्रेट केली जाईल. ILMS अंतर्गत महत्वाच्या मालवाहू मार्गावर रूट ऑप्टीमायजेशन आणि नियोजन, भविष्यसूचक विश्लेषण,अत्याधुनिक वाहन सुरक्षा प्रणाली, आपत्कालीन प्रणाली, डिजिटल पेमेंट सिस्टम आणि मालवाहतूक व्यवस्थापन यंत्रणा याबाबी अंतर्भूत असतील. एकापेक्षा जास्त डेटा स्त्रोतांना जोडण्यासाठी आणि क्रॉस सेक्टोरल लॉजिस्टिक विकसित करण्यासाठी ILMS केंद सरकारच्या युनिफाईड लॉजिस्टिक इंटरफेस प्लॅटफॉर्म (ULIP) सह इंटीग्रेट केले जाईल.

सदर प्रणाली मंजूर प्रकल्प, लॉजिस्टिक डेटा बेस, तक्रार निवारण, अंतरविभाग समन्वय, वाहतूक संबंधित माहिती यावर देखरेख करेल. हे पोर्टल पुढे मैत्रीसह एकत्रित केले जाईल. मैत्री या एकल खिडकी सुविधेसोबत एकल खिडकी सुविधेमार्फत कार्यक्षम लॉजिस्टीक करीता डेटाची देवाणघेवाण सुलभ करण्यासाठी नोडल विभागांना संलग्न केले जाईल. लॉजिस्टिक धोरणांतर्गत महाराष्ट्र रिमोट सेन्सिंग ऍप्लिकेशन सेंटरच्या मदतीने नवीन लॉजिस्टिक पार्क आणि गोदामे महाराष्ट्र स्टेट वेअरहाउसिंग कॉर्पोरेशनद्वारे मॅप केले जातील.

२.२ लॉजिस्टिक क्षेत्राच्या शाश्वत विकासावर भर

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण-२०२४ हे क्षेत्राच्या शाश्वत विकासासाठी अनेकविध उपाययोजना प्रस्तावित करत असून या अंतर्गत विविध टप्यातील प्रक्रियेअंतर्गत घटकांना सामावून घेऊन आवश्यक सुधारणा/प्रोत्साहने देऊन लॉजिस्टिक क्षेत्रास बळकटी देणेसाठी खालीलप्रमाणे कार्यवाही प्रस्तावित केली आहे.

२.२.१ ग्रीन लॉजिस्टिक अंतर्गत वाहतूक प्रोत्साहने:

- राज्यभर मालवाहतूक करण्यासाठी इलेक्ट्रिक वाहने आणि "ग्रीन हायड्रोजन" सारखे पर्यावरणास अनुकूल इंधनाचा वापर करण्यास राज्य प्रोत्साहित करेल.
- ई-कॉमर्स व वितरण व्यवसायिकांना पर्यावरण पुरक इंधनावर किंवा विजेवर चालणा-या वाहनांचा वापर करण्यासाठी प्रोत्साहित करण्यात येईल.
- महाराष्ट्र ई-वाहन धोरण – २०२१ अंतर्गत निर्दिष्ट केलेली प्रोत्साहने लॉजिस्टिक क्षेत्रातील इलेक्ट्रिक वाहनांच्या ताफ्यांसाठी उपलब्ध असतील.

२.२.२ शाश्वत डिझाईन

लॉजिस्टिक पायाभूत सुविधांच्या उभारणीसाठी LEED प्रमाणन किंवा GRIHA सिस्टीम अंतर्गत रेटिंग मिळवणारे टिकाऊ डिझाइन मानक आणि हरित उपायांचा अवलंब.

२.२.३ मोडल शिफ्ट

राज्य सरकार कॅप्टिव्ह जेटी आणि गति शक्ती मल्टी-मॉडल कार्गो टर्मिनल्स सुविधांच्या विकासाद्वारे रस्त्यापासून पर्यावरणपूरक रेल्वे आणि किनारी शिपिंगकडे शिफ्टला प्रोत्साहन देईल.

२.२.४ ग्रीन लॉजिस्टिक पार्क

ग्रीन लॉजिस्टिक पार्क हे पर्यावरणपुरक संकल्पनेवर आधारित लॉजिस्टिक क्षेत्रातील एकात्मिक सुविधा असणारे प्रकल्प असतील. या अंतर्गत पर्यावरण स्नेही तंत्रज्ञानाचा अवलंब करुन जलसंवर्धन, ऊर्जा कार्यक्षमता, किमान जीवाश्म इंधन वापर, प्रभावी गोदाम व्यवस्थापन आणि पुरवठा साखळी व्यवस्थापन यासारख्या संकल्पना समाविष्ट असतात. ग्रीन लॉजिस्टिक पार्क अंतर्गत विशिष्ट सुविधांमध्ये खालील बाबींचा समावेश असेल :-

१. टाकाऊ पासून पुर्ननिर्माण, पुर्नप्रक्रिया.
२. अपारंपारिक उर्जास्त्रोताव्दारे कामकाज.
३. पुरेशा सांडपाणी प्रक्रियांसह व्यापक फलोत्पादन आणि वृक्षारोपण
४. लँडस्केपिंग आणि फलोत्पादनासाठी पाण्याचा पुनर्वापर
५. बाह्य आच्छादनासाठी ड्रायस्टोन क्लॅडिंग सारख्या नैसर्गिक साहित्याचा वापर
६. जैव कचऱ्यावर प्रक्रिया करण्यासाठी आणि अन्न निर्मितीसाठी बायो-मिथेनेशनचा वापर

७. पावसाचे पाणी साठवणे

८. छतावरील सौर पॅनेल स्थापित करणे;

९. वाढीव ऊर्जेसाठी अनुकुल यू-फॅक्टरसह सिंगल/डबल चकाकी असलेल्या खिडक्यांचा वापर करून कार्यक्षमता वाढविणे.

१०. प्रकल्प सुविधेत पुरेसे वायुविजन व सुर्यप्रकाशाची उपलब्धता.

११. शाश्वत व टिकाऊ पॅकेजिंग.

२.२.५ ग्रीन लॉजिस्टिक पार्कसाठी प्रमुख पात्रता निकष खालीलप्रमाणे असतील

- एकूण विजेच्या वापरापैकी किमान १०% हरित ऊर्जा स्त्रोत द्वारे निर्मित विजेचा समावेश
- पुनर्वापर केंद्रांची उपलब्धता,
- जैव कचरा आणि सांडपाण्याचा पुनर्वापर इत्यादी.

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण-२०२४ हे लॉजिस्टीक क्षेत्राची उत्पादकता, स्पर्धात्मकता आणि सेवा मानके या घटकांच्या विकासासाठी आधुनिक तंत्रज्ञानाचे महत्व अधोरेखित करते. स्मार्ट लॉजिस्टिक, कौशल्य विकास, शाश्वतता आणि व्यवसाय सुलभता यावर भर देऊन धोरण राज्यातील लॉजिस्टीक परिसंस्थेमध्ये आंतरराष्ट्रीय स्तराची सर्वोत्तम पद्धती अंतर्भुत करण्याचा मानस आहे.

लॉजिस्टिक प्रक्रिया सर्वोत्तम पातळीवर आणण्यासाठी जागतिक दर्जाच्या कार्यप्रणालीशी सुसंगत प्रक्रिया स्थानिक उद्योजकांनी अवलंबवावी यासाठी चालना देते. अत्याधुनिक तंत्रज्ञानाच्या अवलंबामुळे एक सक्षम व कार्यक्षम लॉजिस्टीक परिसंस्था निर्माण होऊन राज्याच्या शाश्वत आर्थिक व सामाजिक विकासासाठी तसेच सर्वसमावेशक आर्थिक विकासासाठी कटिबद्ध आहे. नवनविन संकल्पना लॉजिस्टिक क्षेत्रात रुजविण्यासाठी स्टार्ट-अप्सना विशेष प्रोत्साहन देऊन युवकांच्या उद्यमशिलतेला प्रोत्साहित करुन लॉजिस्टीक क्षेत्राचा सर्वांगीण विकासासाठी महाराष्ट्र लॉजिस्टीक धोरण-२०२४ महत्वपूर्ण भूमिका बजावेल.

३. <u>लॉजिस्टिक पार्क विकासकांसाठी प्रोत्साहने :-</u>

अर्थव्यवस्थेत लॉजिस्टिक क्षेत्राचे महत्त्वपूर्ण स्थान आहे. महाराष्ट्र शासनाने लॉजिस्टिक उपक्रमांना "उद्योगाचा" दर्जा दिला आहे. सक्षम लॉजिस्टीक पायाभूत सुविधांमुळे केवळ औद्योगिक क्षेत्रालाच नाही तर कृषी व सेवा क्षेत्राला देखील चालना मिळते. राज्याला मोक्याचे भौगोलिक स्थान प्राप्त झाले असून, लॉजिस्टीक क्षेत्राच्या विकासाकरीता राज्यामध्ये व्यापक क्षमता आहे. लॉजिस्टिक धोरण २०२४ अंतर्गत लॉजिस्टीक क्षेत्राला आणखी चालना देवून राज्यभर लॉजिस्टीक सुविधांचे विस्तृत जाळे निर्माण करण्यासाठी धोरणातील हस्तक्षेप महत्वपूर्ण भूमिका बजावतील. लॉजिस्टिक धोरण २०२४ मध्ये प्रस्तावित केलेले अंमलबजावणी स्तंभ हे लॉजिस्टिक अंतर्गत विविध मूल्यवर्धित सेवांवर आधारीत असून, या अंतर्गत घटकांना वित्तीय आणि बिगर वित्तीय प्रोत्साहनांद्वारे सहाय्य केले जाईल.

उपलब्ध संसाधनांचा इष्टतम वापर करणेसाठी लॉजिस्टिक क्षेत्रातील खाजगी सहभागाचे राज्य स्वागत करते आणि प्रोत्साहन देते. सदर धोरण लॉजिस्टीक क्षेत्रातील आकांक्षी उद्योजक, गुंतवणूकदार यांनी कमी विकसित क्षेत्रांमध्ये गुंतवणूक करुन स्थानिक ठिकाणी रोजगार संधी उपलब्ध करावी व सर्वदूर लॉजिस्टीक सेवा निर्माण कराव्यात या करीता राज्य लॉजिस्टीक धोरण -२०२४ अंतर्गत उद्योजकांना आकर्षक प्रोत्साहने देय

करण्यात आलेली आहेत. लॉजिस्टिक क्षेत्राला प्रोत्साहने देय करणेकरिता राज्याचे वर्गीकरण पुढीलप्रमाणे क्षमतेच्या आधारे झोन १, झोन २ व झोन ३ मध्ये करण्यात आले आहे.

अ.क्र	झोन	समाविष्ट क्षेत्र
१	झोन १	विदर्भ प्रदेश आणि मराठवाडा विभाग (१९ जिल्हे) विदर्भ:- अमरावती, अकोला, यवतमाळ, वाशिम, बुलढाणा, नागपूर, चंद्रपूर, गडचिरोली, भंडारा, गोंदिया, वर्धा मराठवाडा:- छत्रपती संभाजी नगर, जालना, बीड, धाराशिव, नांदेड, परभणी, हिंगोली, लातूर
२	झोन २	रत्नागिरी – सिंधुदुर्ग, धुळे – नंदुरबार आणि साप्रोयो - २०१९ प्रमाणे उर्वरित ड व ड+ क्षेत्रे
३	झोन ३	झोन १ आणि झोन २ व्यतिरिक्त इतर क्षेत्र

वरील नमूद झोन मध्ये लॉजिस्टीक घटकांना चालना देण्याकरीता बिगर व बिगर वित्तीय प्रोत्साहने देय राहतील.

३.१ लॉजिस्टीक पार्कसना वित्तीय प्रोत्साहने :-

महाराष्ट्र लॉजिस्टीक धोरण २०२४ अंतर्गत नमूद लघु, मोठे ,विशाल व अतिविशाल लॉजिस्टीक पार्क व एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स यांना खालीलप्रमाणे नमूद वित्तीय प्रोत्साहने देण्यात येत आहेत.

३.१.१ विशेष भांडवली प्रोत्साहन :- झोन १ आणि झोन २ मधील लघु, मोठे, विशाल आणि अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्क आणि एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स यांना विशेष भांडवली प्रोत्साहन दिले जाईल. त्याबाबतचा तपशिल पुढीलप्रमाणे आहे.

अ.क्र	लॉजिस्टिक इन्फ्रास्ट्रक्चरचे वर्गीकरण	प्रकल्प/उद्यानाचे किमान क्षेत्र (एकर)	FCI* मधील किमान गुंतवणूक (रु. कोटी	भांडवली अनुदान (%)	सहाय्याची कमाल मर्यादा (रु. कोटी)	प्रोत्साहन देण्यात येणाऱ्या पार्क्सची संख्या	विकास कालावधी
१	लघु लॉजिस्टिक पार्क	०५	१०	२०%	२	प्रथम ५० (एका जिल्ह्यात कमाल २)	२ वर्षे
२	मोठे लॉजिस्टिक पार्क	५०	१००	१५%	१५	९	३ वर्षे
३	विशाल लॉजिस्टिक पार्क	१००	२००	१५%	३०	६	४ वर्षे
४	अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्क	२००	४००	१०%	४०	३	५ वर्षे
५	एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स	०५ (राष्ट्रीय महामार्ग लगत क्षेत्र असल्यास ३ एकर)	०५	२०%	१	प्रथम १०० (एका जिल्ह्यात कमाल ४)	१ वर्ष

वर नमूद केलेली विशेष भांडवली प्रोत्साहने (अनुदान) स्थिर भांडवली गुंतवणूकीच्या आधारावर निश्चित केले जाईल. स्थिर भांडवली गुंतवूकीमध्ये जमिनीची किंमत समाविष्ट होणार नाही. (एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स घटकांच्या बाबत फक्त जमिनीच्या एकूण किंमतीच्या २५ टक्के रक्कम स्थिर भांडवली गुंतवणूक म्हणून ग्राहय धरली जाईल). उपरोक्त नमूद लॉजिस्टीक पार्क प्रकल्पांना विशेष भांडवली प्रोत्साहन (अनुदान) मंजूर करण्यासाठी स्थिर भांडवली गुंतवणूक अंतर्गत पात्र अनिवार्य प्रकल्प घटक (परिच्छेद ३.३ मध्ये नमूद केल्यानुसार अनिवार्य घटक) नमूद करण्यात आले आहेत. लॉजिस्टीक घटकांनी अनिवार्य घटकांमध्ये केलेली

प्रकल्प निहाय गुंतवणूक विशेष भांडवली प्रोत्साहनांसाठी विचारात घेतली जाईल. प्रोत्साहने निश्चित करण्याविषयीची सविस्तर कार्यपध्दती मार्गदर्शक तत्वांमध्ये स्वतंत्रपणे निर्गमित केली जाईल.

३.१.२ औद्योगिक दराने वीज

- महाराष्ट्र लॉजिस्टीक धोरण २०२४ अंतर्गत पात्र व मंजूर लॉजिस्टिक पार्कसाठी (उद्यानासाठी) व्यवसायीक सुविधांव्यतिरिक्त इतर उपक्रमांसाठी औद्योगिक दराने वीज आकारणी केली जाईल.
- महाराष्ट्र विद्युत नियामक कंपनीच्या तरतुदीनुसार, पॉवर डिस्ट्रिब्युशन फ्रँचायझी मॉडेल मंजूर लॉजिस्टिक पार्कसाठी स्वीकारले जाऊ शकते.
- अपारंपरिक ऊर्जा स्रोत वापरून विजेचे उत्पादन, लॉजिस्टिक पार्कसाठी त्याचे वितरण आणि विक्री करण्यास परवानगी दिली जाईल.
- राज्याच्या हरित उपक्रमांतर्गत हरित लॉजिस्टिक पार्कला प्रोत्साहन देण्यासाठी या प्रकारच्या उद्यानांना १०% अतिरिक्त प्रोत्साहन दिले जाईल.
- लॉजिस्टिक पार्कना MERC मधील प्रचलित तरतुदींनुसार, ओपन ऍक्सेस ऑफ पॉवर अंतर्गत इतर कोणत्याही वीज निर्मिती कंपनीकडून वीज खरेदी करण्याची परवानगी दिली जाईल.
- ट्रान्समिशन लाईन्सपासून सबस्टेशन/स्विचिंग स्टेशनपर्यंत लाईन-इन-लाइन-आउट करण्याची परवानगी असेल.
- लॉजिस्टिक पार्क्सना २४X७ अखंडीत वीज पुरवठा उपलब्ध करून दिला जाईल.

३.१.३ निर्णायक औद्यागिक पायाभूत सुविधा विकास : फर्स्ट आणि लास्ट माईल कनेक्टिव्हिटीमधील औद्योगिक पायाभूत सुविधांमधील उणिवा दूर करण्यासाठी महाराष्ट्र शासन अर्थसंकल्पीय तरतुदीद्वारे अर्थसहाय्य करीत आहे. सदर तरतूदीचा लाभ मंजूर लॉजिस्टिक पार्क प्रकल्पांना मुख्य रस्त्याच्या जोड रस्त्यासाठी तसेच पाणी पुरवठा जोडणीसाठी प्रती प्रकल्प रु. ५ कोटीच्या मर्यादेत अर्थसहाय्य केले जाईल. मा. मुख्य सचिवांच्या अधिपत्याखाली स्थापन करण्यात आलेली समिती अर्थसहाय्याच्या तपशिलांसह प्रकरणनिहाय प्रकल्पांना मंजुरी देण्याविषयी अंतिम निर्णय घेईल.

३.१.४ ग्रीन लॉजिस्टिक सहाय्य (नवीन घटक /विद्यमान घटक) : ग्रीन लॉजिस्टिक उपक्रमांना खालील प्रोत्साहन दिले जातील.

- महाराष्ट्र ईव्ही धोरणांतर्गत पात्र घटकांना माल वाहकांसाठी धोरणांतर्गत नमूद प्रोत्साहने मिळतील.
- महाराष्ट्र लॉजिस्टिक पार्क विकासकांना किमान ५० हायब्रीड किंवा प्लग-इन-इलेक्ट्रिक किंवा इलेक्ट्रिक कार्गो वाहने ज्यांची किमान लोड क्षमता प्रति वाहन किमान १ मेट्रिक टन आहे यांच्या खरेदीसाठी १००% रोड टॅक्स सवलत देण्यात येईल.
- औद्योगिक धोरण २०१९ च्या परि. ११ मध्ये सूचीबद्ध केल्यानुसार हरित आणि शाश्वत उपक्रम हाती घेणाऱ्या लॉजिस्टिक पार्क विकासकांसाठी हरित औद्योगिकीकरण सहाय्य अनुज्ञेय राहिल.

३.२ बिगर वित्तीय प्रोत्साहने :- झोन १, २ व ३ मध्ये स्थापित होणाऱ्या सर्व प्रकारच्या वर्गीकृत लघु,मोठे, विशाल, अतिविशाल व बहुमजली लॉजिस्टीक पार्क करीता अतिरिक्त बिगर आर्थिक प्रोत्साहने व सहाय्य :-

(I) बहुमजली, लघु, मोठे, विशाल व अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्क साठी अतिरिक्त चटई क्षेत्र निर्देशांक :

संपूर्ण राज्यात लघु, मोठे, विशाल, अतिविशाल व बहुमजली तसेच लॉजिस्टिक पार्कना १ किंवा अनुज्ञेय बेस चटई क्षेत्र निर्देशांक यापैकी जे जास्त असेल तो चटई क्षेत्र निर्देशांक लागू होईल. लॉजिस्टिक पार्कच्या विकासासाठी बेस चटई क्षेत्र निर्देशांकावर खालीलप्रमाणे अधिमूल्यासह अनुज्ञेय राहिल:-

अ.क्र	किमान रस्ता रूंदी	बृहन्मुंबई क्षेत्राकरीता कमाल अनुज्ञेय FSI	उर्वरीत महाराष्ट्राकरीता कमाल अनुज्ञेय FSI
१	१२ मीटर	३ पर्यंत	३ पर्यंत
२	१८ मीटर	४ पर्यंत	३.५ पर्यंत
३	२७ मीटर	५ पर्यंत	४ पर्यंत

याशिवाय प्रत्येक जिल्हयातील एमआयडीसी क्षेत्रात MIDC CDCPR नियमांनुसार ॲन्सिलरी (Ancillary) चटई क्षेत्र निर्देशांक सुध्दा लॉजिस्टीक घटकांसाठी लागू राहील.

अतिरिक्त चटई क्षेत्र निर्देशांकासाठी अधिमूल्याची रक्कम खालील वर्गीकरणानुसार राहील.

अ.क्र	झोन	समाविष्ट क्षेत्र	अधिमूल्य
१	झोन १	विदर्भ प्रदेश आणि मराठवाडा विभाग	काही नाही
२	झोन २	रत्नागिरी – सिंधुदुर्ग, धुळे – नंदुरबार आणि साप्रोयो - २०१९ प्रमाणे उर्वरित क्षेत्रे ड व ड +	१०%
३	झोन ३	झोन १ आणि झोन २ व्यतिरिक्त इतर क्षेत्र	१५%

सबंधीत नियोजन प्राधिकरण विकास नियंत्रण नियम (DCR), विकास नियंत्रण आणि प्रोत्साहन नियमावली (DCPR) आणि एकीकृत विकास नियंत्रण आणि प्रोत्साहन नियमावली (UDCPR)मध्ये आवश्यकतेनुसार सुधारणा करतील.

(II) **लॉजिस्टीक घटकांना उद्योग व पायाभूत क्षेत्र दर्जा** :- उद्योग, सेवा व कृषी या क्षेत्राच्या सक्षमीकरणासाठी लॉजिस्टीक क्षेत्र कणा असल्याने राज्यातील लॉजिस्टीक उद्योग अधिक सक्षम करण्यासाठी लॉजिस्टीक क्षेत्राला “उद्योगाचा व पायाभूत क्षेत्राचा दर्जा” देण्यात येत आहे.

(III) ग्राउंड कव्हरेज मध्ये सवलत: लॉजिस्टिक्स पार्कसना ७५% पर्यंत उच्च ग्राउंड कव्हरेजची परवानगी दिली जाईल (आघात आणि अग्निसुरक्षा नियम आणि FSI नियमांचे अधीन राहून).

(IV) झोन निर्बंधामध्ये शिथिलता: कृषी औद्योगिक आणि व्यवसायिक उपक्रमांसाठी लॉजिस्टीक पार्कच्या उपयुक्ततेचा विचार करता, लॉजिस्टीक प्रक्रिया राज्यात कोणत्याही झोन मध्ये अनुज्ञेय केली जाईल. कृषी ना-विकास आणि औद्योगिक झोन वगळता इतर ठिकाणी झोन रुपांतरणाची गरज असल्यास टाऊनशिप पॉलिसीवर आधारीत प्रचलित रेडीरेकनर दरावर १५ टक्के प्रिमियम आकारुन झोन रुपांतरण अनुज्ञेय केले जाईल.

(V) उंचीच्या निर्बंधामध्ये शिथिलता: जागेचा जास्तीत जास्त वापर होण्याकरीता अग्निसुरक्षा आवश्यकता विचारात घेऊन लॉजिस्टिक पार्कसाठी, खुल्या कंटेनर यार्डसाठी बहु-स्तरीय स्टॅकिंगवरील राष्ट्रीय इमारत संहितेच्या तरतुदींनुसार उंचीचे निर्बंध शिथिल केले जातील.अग्निशमन विभागाच्या नियमानुसार आणि रस्त्याच्या रुंदीच्या उपलब्धतेनुसार गोदामांच्या वापरासाठी इमारतीची कमाल

उंची २४ मीटरपर्यंत अनुज्ञेय असेल व इतर वापरांसाठी (अधोकादायक) इमारतीची उंची २४ मीटरपेक्षा जास्त असेल.

(VI) ऑपरेशन्स २४x७ :- लॉजिस्टीक वेअरहाऊस, **MMLPs,CFS** आणि डिलिव्हरी सेवेशी संबंधित इतर घटक/पार्कना कामगार विभाग आणि इतर संबंधित प्राधिकरणांनी विहित केलेल्या सुरक्षा नियमांच्या पालनाच्या अधिन राहून २४x७ कार्यरत रहाणेसाठी परवानगी दिली जाईल.

(VII) कौशल्य व उद्योजकता विकासासाठी सहाय्य : प्रस्तावित महत्वाकांक्षी एकात्मिक लॉजिस्टीक प्लॅन अंतर्गत संपूर्ण राज्यात विस्तृत आणि कार्यक्षम लॉजिस्टीक नेटवर्क निर्माण करण्याकरीता व्यावसायिक आणि कुशल मनुष्यबळाची आवश्यकता आहे. उद्योग संचालनालय, महाराष्ट्र कौशल्य विकास महामंडळ आणि कौशल्य तसेच उद्योजकता विकासासाठी कार्य करणाऱ्या संस्थांच्या सहकार्याने कौशल्य विकासातील उणिवा निश्चित करुन सुयोग्य लघु व दिर्घ कालावधीचे अभ्यासक्रम विकसित करुन लॉजिस्टीक पार्कसच्या सहकार्याने संयुक्त उपक्रम म्हणून राबविले जातील. राज्य आणि केंद्र सरकारच्या कौशल्यवृध्दी, रिसिक्लींग, अप स्किलींग आणि इनक्युबेशन संबधीत योजनांची इष्टतम परिणांमासाठी सांगड घातली जाईल.

(VIII) एकल खिडकी प्रणाली,व्यवसाय सुलभता : लॉजिस्टीक क्षेत्रातील उद्योगांना आवश्यक मंजूऱ्या, परवानग्या, ना-हरकत दाखले मिळवून देण्यासाठी "मैत्री" या एकल खिडकी गुंतवणूकी सुविधा कक्षाद्वारे तसेच त्या अंतर्गत स्थापित समर्पित लॉजिस्टीक कक्षाद्वारे आवश्यक ती मदत व मार्गदर्शन उद्योजकांना/प्रवर्तकांना केले जाईल.

केंद्र सरकारच्या योजनांद्वारे प्रोत्साहने : लाजिस्टीक पार्कला केंद्र सरकारच्या योजनांतर्गत लाभ मिळवून देण्यासाठी राज्य सहाय्य व सुलभीकरण प्रदान करेल.

३.३ लॉजिस्टीक पार्कमधील आवश्यक व सूचक सुविधा :-

महाराष्ट्र लॉजिस्टीक धोरण-२०२४ मध्ये अंतर्भूत लॉजिस्टीक पार्क प्रकल्पांतर्गत रस्ते, पाणीपुरवठा व्यवस्था, विद्युत वितरण, अग्निशमन व्यवस्था, पार्किंग सुविधा, मॉड्यूलर व बंधपत्रित गोदामे, पॅकेजिंग व रिपॅकेजिंग सुविधा, माल हाताळणी सुविधा, लोडिंग अनलोडिंग सुविधा, कचरा विल्हेवाट, पुर्नवापर, आवश्यकतेनुसार तापमान व आर्द्रता नियंत्रण यंत्रणा, सुरक्षितता प्रणाली, विश्रामगृह, स्वच्छतागृह, उपहारगृह, लॉजिस्टिक पूरक सेवा आणि व्यवसायिक सेवा यासारख्या मूलभूत/कोअर सेवांची उपलब्धता अनिवार्य असेल. विशाल आणि अतिविशाल लॉजिस्टीक पार्कमध्ये ट्रक टर्मिनल, फ्लीट मॅनेजमेंट सिस्टिम, रोबोटिक्स आणि कृत्रिम बुध्दीमत्ता सारख्या (AI) आधुनिक तंत्रज्ञानाचा वापर, हरित उपक्रम, इव्ही चार्जिंग स्टेशन आणि डिजीटल गोदामे यांची उपलब्धता बंधनकारक असेल.

लॉजिस्टीक पार्कमधील सूचक सुविधांचे वर्णन खालीलप्रमाणे:

लघु लॉजिस्टिक पार्क	मोठा लॉजिस्टीक पार्क	विशाल लॉजिस्टिक पार्क	अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्क	एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स
• कुंपण आणि सुरक्षा व्यवस्था • भौतिक गोदामे , खुले साठवणूक सुविधा • अग्निशमन व्यवस्था • विश्रामगृह	लघु लॉजिस्टीक पार्कसाठी आवश्यक असलेल्या सुविधांसह खालील बाबी आवश्यक आहेत : • शीतगृहे • कमर्शियल झोन • गोदामे	लघु व मोठया लॉजिस्टीक पार्कसाठी आवश्यक असलेल्या सुविधांसह खालील बाबी आवश्यक आहेत • शाश्वत डिझाईन उपक्रम	लघु, मोठया व विशाल लॉजिस्टीक पार्कसाठी आवश्यक असलेल्या सुविधांसह खालील बाबी आवश्यक आहेत • रोबोटिक्स आणि इतर स्मार्ट तंत्रज्ञानाचा वापर	• ट्रक पार्कींग क्षेत्र • चालकांसाठी शयनगृह/ विश्रांती क्षेत्र • विश्रातींच्या खोल्या • फुड कोर्ट • ट्रकची दुरुस्ती आणि देखभाल

• स्वच्छतागृह • कार्यालयीन सुविधा • पायाभूत सुविधा	• सायलोस • ट्रक टर्मिनल • शयनगृह • सामान्य सुविधा केंद्र • ईव्ही चार्जिंग स्टेशन्स • वर्गीकरण आणि प्रतवारी सुविधा	• ऊर्जा कार्यक्षमता आणि हरीत ऊर्जा • पुर्नवापर केंद्र • अपांरपारीक ऊर्जा स्त्रोत/सौर ऊर्जा पायाभूत सुविधा (एकूण वापराच्या किमान १० टक्के) • डिजीटेल वेअरहाऊसिंग • इंटरनेट/४.०A/आणि ML चा वापर • फ्लीट व्यवस्थापन प्रणाली • स्मार्ट तापमान व्यवस्थापन	•तंत्रयुक्त गोदामे •टेलिमॅटीक्सचा वापर •रोबोट आणि ड्रोन चा वापर	• वजनाचे पूल • प्राथमिक वैद्यकिय सुविधा

लॉजिस्टिक क्षेत्राची भूमिका केवळ औद्योगिक क्षेत्रासाठीच नाही तर कृषी व सेवा क्षेत्रासाठी देखील महत्वपूर्ण आहे. यामुळे लॉजिस्टिक क्षेत्राला अर्थव्यवस्थेचा उत्प्रेरक मानले जाते. मोक्याच्या भौगोलिक स्थानामुळे लॉजिस्टीक क्षेत्राच्या विकासाची राज्यामध्ये उल्लेखनिय क्षमता आहे.

लॉजिस्टीक धोरण हे खाजगी क्षेत्राच्या सक्रीय सहभागास चालना देऊन, सार्वजनिक व खाजगी या दोन्ही पद्धतीने तसेच संयुक्त उपक्रम पध्दतीने उपलब्ध संसाधनांच्या कार्यक्षम वापरास प्रोत्साहन देते. नवीन क्षेत्राच्या क्षमतेला चालना देऊन लॉजिस्टिक क्षेत्रात संभाव्य गुंतवणूकदार व उद्योजक यांना आकर्षक संधी निर्माण करण्याचा धोरणाचा मानस आहे.

४. <u>लॉजिस्टिक क्षेत्रातील एकल/स्वतंत्र घटकांना प्रोत्साहने :-</u>

एमएसएमई प्रवगर्तातील कोअर लॉजिस्टीक प्रक्रीया/सुविधामध्ये गुंतलेल्या एकल/स्वतंत्र घटकांकरीता राज्याचे सहाय्य

तपशिल	घटकाचे वर्णन	सहाय्य आणि सुविधा	प्रोत्साहने
जमिनीची किंमत वगळून रु. ५० कोटी पर्यंतची गुंतवणूक असणारे साठवण आणि कार्गो हाताळणी (गोदामे व कार्गो हाताळणारे घटक) लॉजिस्टीक उपक्रम	•गोदामे •सायलो •शीतगृह	I. उद्योगाचा दर्जा II. औद्योगिक दराने वीज. III. उच्च ग्राउंड कव्हरेज IV. झोन निर्बंधांवर शिथिलता V. उंचीच्या निर्बंधांवर शिथिलता VI. २४x७ ऑपरेशन्स VII. EoDB, सिंगल विंडो क्लीयरन्स.	**A) व्याज अनुदान:** **I) मंजूर उद्यानांच्या आतील घटक:** उद्यानातील घटकांसाठी ३% व्याज अनुदान. प्रोत्साहनाची मर्यादा ५ वर्षाच्या कालावधीसाठी वार्षिक रुपये ७५ लाख असेल. सदर प्रोत्साहने धोरण कालावधीत प्रथम १०० घटकांना मंजूर करण्यात येतील. **II) उद्यानाबाहेरील घटक:** उद्यानाबाहेरील बेस चटईक्षेत्र निर्देशांकासह किमान २०००० चौ.फुट बांधीव क्षेत्र असलेल्या घटकांसाठी २% व्याज अनुदान अनुज्ञेय राहील. प्रोत्साहनाची मर्यादा ५ वर्षाच्या कालावधीसाठी वार्षिक रु.५० लाख असेल. सदर प्रोत्साहने धोरण कालावधीत प्रथम १०० घटकांना मंजूर करण्यात येतील. **B) मुद्रांक शुल्क सवलत -:** I) मंजूर उद्यानांच्या आतील घटकांना खरेदी/दिर्घ मुदतीच्या भाडेपट्टयावर (किमान १५ वर्षे) साठी देय मुद्रांक शुल्कामध्ये ७५ टक्के सवलत दिली जाईल.

			II) मंजूर उद्यानांच्या बाहेरील घटकांना खरेदी/दिर्घ मुदतीच्या भाडेपट्ट्यावर (किमान १५ वर्षे) साठी देय मुद्रांक शुल्कामध्ये ५० टक्के सवलत दिली जाईल. **C. तंत्रज्ञानाचा अवलंब**: मंजूर लॉजिस्टीक पार्कच्या आतील व बाहेरील MSME घटकांना स्मार्ट वेअरहाऊसिंग आणि कार्गो हाताळणीसाठी नवीन तंत्रज्ञानाचा अवलंब करण्यासाठी प्रोत्साहन देय राहील. यामध्ये एआय, ब्लॉकचेन तंत्रज्ञान, रोबोटिक्स इत्यादींचा समावेश आहे. तंत्रज्ञानामध्ये केलेल्या गुंतवणुकीच्या २५% रु. १०० लाख च्या मर्यादेत एक वेळचे प्रोत्साहन. सदर प्रोत्साहने धोरण कालावधीत प्रथम ५० घटकांना मंजूर करण्यात येतील.
सेवा/सुविधा पुरवणारे लॉजिस्टिक क्षेत्रातील इतर घटक (स्वतंत्र/एकल घटक)	•खाजगी मालवाहतूक टर्मिनल •एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स • कंटेनर फ्रेट स्टेशन • एअर फ्रेट स्टेशन • अंतर्देशीय कंटेनर डेपो • मुक्त व्यापार आणि गोदाम क्षेत्र (FTWZ)	I. उद्योगाचा दर्जा II.औद्योगिक दराने वीज. III. उच्च ग्राउंड कव्हरेज IV. झोन निर्बंधांवर शिथिलता V. उंचीच्या निर्बंधांवर शिथिलता VI. २४x७ ऑपरेशन्स VII. EoDB, सिंगल विंडो क्लीयरन्स.	• व्यवसाय सुलभता • सिंगल विंडो क्लीयरन्स • इतर राज्य आणि केंद्र शासनाच्या योजनांसोबत इंटीग्रेशन

*** वर वर्णन केलेल्या सर्व प्रोत्साहनांसाठी (आर्थिक लाभ — वित्तीय आणि बिगर वित्तीय) कार्यपध्दती संबधित मार्गदर्शक तत्त्वे स्वतंत्रपणे निर्गमित केली जातील.**

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ मधील प्रस्तावित हस्तक्षेप राज्याच्या वैशिष्टयपूर्ण भौगोलिक स्थानाचा उच्चतम वापर करुन तसेच सार्वजनिक व खाजगी गुंतवणूकीला प्रोत्साहन देवून लॉजिस्टिक क्षेत्रासाठी उत्कृष्ट परिसंस्था निर्माण करण्यासाठी सहाय्यभूत ठरतील.लॉजिस्टीक धोरणाद्वारे महाराष्ट्र राज्य हे देशातील आघाडीचे लॉजिस्टीक हब बनून देशाच्या व राज्याच्या सामाजिक व आर्थिक विकासात मोलाचे योगदान देईल.

५ <u>लॉजिस्टिक उपक्रमासाठी व्यवसाय सुलभता</u> :-

५.१. लॉजिस्टीक क्षेत्रातील एमएसएमईना (जमिन किंमत वगळून रु.५० कोटी गुंतवणूक मर्यादा असणारे घटक) कोणत्याही प्रकारच्या पूर्वपरवानगी पासून सूट:

एमएसएमई क्षेत्र हे राज्याच्या अर्थव्यवस्थेचा कणा असून राज्याच्या जीएसडीपी मध्ये २५ टक्के योगदान देत आहे. कृषी क्षेत्रानंतर रोजगाराचे प्रमुख स्त्रोत म्हणून एमएसएमई क्षेत्र महत्वपूर्ण आहे. लॉजिस्टीक क्षेत्रातील एमएसएमई च्या वाढीला व विकासाला चालना देण्यासाठी रु. ५० कोटी पर्यंत गुंतवणूक असलेल्या (जमिन किंमत वगळून) व प्रदूषण नियंत्रण नियमांतर्गत ग्रीन अँड व्हाईट श्रेणीत मोडणाऱ्या लॉजिस्टीक क्षेत्रातील एमएसएमई घटकांना त्यांचे कार्य सुरु करण्यासाठी कोणतीही पूर्व परवानगी/ना-हरकत प्रमाणपत्र घेण्याची आवश्यकता नाही. मात्र त्यांच्या उपक्रमाची माहिती उद्योग संचालनालयाला देणे बंधनकारक असेल. तसेच

कामकाज सुरु झाल्यापासून १ वर्षाच्या आत संबंधित विभागांकडून आवश्यक मंजूरी घेणे तसेच प्रचलित सर्व विहित नियमांचे पालन करणे बंधनकारक राहील. सदर उपक्रमांना कृषी, औद्योगिक आणि व्यावसायिक क्षेत्रात उभारणीसाठी परवानगी असेल. याबाबतची सविस्तर कार्यपध्दती स्वतंत्ररित्या निर्गमित केली जाईल.

५.२. लॉजिस्टीक घटकांसाठी मैत्री कक्षामार्फत मदत व मार्गदर्शन :

महाराष्ट्र शासनाने उद्योग विभागाच्या पर्यवेक्षी नियंत्रण आणि उद्योग विभागाच्या अखत्यारीतील उद्योगांना आवश्यक परवाने,दाखले, नोंदणी प्रमाणपत्रे सुलभतेने व विहित कालमर्यादेत मिळणेसाठी पुर्णत: ऑनलाईन सुविधा निर्माण केली आहे. राज्यातील सदर एकल सुविधेद्वारे उद्योजकांना आपले उद्योग व्यवसाय जलद गतीने स्थापित होण्यासाठी तसेच त्यांच्या अडीअडचणीवर मात करण्यासाठी राज्य शासन मैत्री कक्षाद्वारे आवश्यक सुविधा देत आहे. राज्य शासनाने नुकताच मैत्री कायदा मंजूर करुन त्यास वैधानिक अधिकार दिलेले आहेत. मैत्री मार्फत उपलब्ध सदर सुविधा या लॉजिस्टीक घटकांसाठी उपलब्ध केल्या जातील तसेच मैत्री कक्षांतर्गत तज्ञांचा समावेश असेलेला स्वतंत्र लॉजिस्टीक कक्ष विकास आयुक्त (उद्योग) यांच्या संनियंत्रणाखाली कार्यरत राहील.

५.३ उद्योग व पायाभूत क्षेत्र दर्जा:

उद्योगांच्या सक्षम चलनासाठी लॉजिस्टिक क्षेत्र कणा असल्याने राज्यातील व्यवसाय सुलभता अधिक सक्षम करण्यासाठी लॉजिस्टिक क्षेत्राला ‘उद्योगाचा व पायाभूत क्षेत्राचा’ दर्जा देण्यात येत आहे.

५.४ ग्राउंड कव्हरेज मध्ये सवलत:

लॉजिस्टिक्स पार्कना ७५% पर्यंत उच्च ग्राउंड कव्हरेजची परवानगी दिली जाईल (आघात आणि अग्निसुरक्षा नियम आणि चटई क्षेत्र निर्देशांक नियमांचे अधीन राहून).

५.५ लॉजिस्टीक पार्कच्या विकासासाठी पात्र अनुज्ञेय झोन्स:

युडीसीपीआर २०२० प्रमाणे लॉजिस्टीक पार्क हे कृषी, औद्योगिक व व्यावसायिक झोनमध्ये उभारले जाऊ शकतात. प्रवर्तकांना युडीसीपीआर २०२० अंतर्गत विहित नियमांचे पालन करणे बंधनकारक राहील.

५.६ उंचीच्या निर्बंधामध्ये शिथिलता:

अग्निशमन विभागाच्या नियमानुसार आणि रस्त्याच्या रुंदीच्या उपलब्धतेनुसार गोदामांच्या वापरासाठी इमारतीची कमाल उंची २४ मीटरपर्यंत अनुज्ञेय असेल व इतर वापरांसाठी (अधोकादायक) इमारतीची उंची २४ मीटरपेक्षा जास्त असेल.

५.७ लॉजिस्टीक क्षेत्रासाठी स्वतंत्र पोर्टल -:लॉजिस्टीक क्षेत्राच्या संबंधी राज्य शासनाच्या विविध विभागाची अद्यावत माहिती, डेटा उपलब्धी यासाठी स्वतंत्र लॉजिस्टीक पोर्टल निर्मिती करुन त्याचे केंद्र शासनाच्या युलिप (ULIP) पोर्टलसमवेत संलग्नीकरण करण्यात येईल.

५.८ ऑपरेशन्स २४X७:

लॉजिस्टिक वेअरहाऊस, MMLPs, CFS आणि डिलिव्हरी सेवेशी संबंधित इतर घटक/पार्कना कामगार विभाग आणि इतर संबंधित प्राधिकरणांनी विहित केलेल्या सुरक्षा नियमांच्या पालनाच्या अधिन राहून २४ **X** ७ कार्यरत रहाणेसाठी परवानगी दिली जाईल.

६. केंद्र व राज्य शासनाच्या इतर धोरणांचे व कार्यक्रमांचे अभिसरण :-

अक्र	योजना/धोरण	विभाग	तपशील
१	नॅशनल लॉजिस्टिक पॉलिसी	केंद्र शासनाचा उद्योग आणि व्यापार प्रोत्साहन विभाग (DPIIT)	**राज्य प्रतिबद्धता:** • राज्य पातळीवर लॉजिस्टिकवर सर्वांगीण लक्ष केंद्रित करण्यासाठी, राज्ये आणि केंद्रशासित प्रदेश NLP सह संरेखित राज्य लॉजिस्टिक योजना (SLPs) विकसित करत आहे . • LEADS (Logistics Ease Across Different States index) अंतर्गत लॉजिस्टिक परफॉर्मन्सच्या अनुषंगाने राज्यांमध्ये दरवर्षी सर्वेक्षण केले जाते आणि राज्यांना क्रमवारी दिली जाते. महाराष्ट्र राज्याने एकात्मिक लॉजिस्टिक मास्टरप्लॅन विकसित केला आहे जो राष्ट्रीय लॉजिस्टिक धोरणाशी सुसंगत आहे.
२	युलिप (Unified Logistics Interface Platform)	केंद्र शासनाचा उद्योग आणि व्यापार प्रोत्साहन विभाग (DPIIT)	• या प्लॅटफॉर्मचे उद्दिष्ट सर्व लॉजिस्टिक आणि वाहतूक क्षेत्रातील डिजिटल सेवा एका पोर्टलमध्ये एकत्रित करुन मोठी आणि त्रासदायक प्रक्रिया कमी करणे हे आहे. • तंत्रज्ञान संबंधित हस्तक्षेपांतर्गत, युलिप प्लॅटफॉर्मसोबत एकत्रिकरणाव्दारे लॉजिस्टिकसाठी राज्य डॅशबोर्ड तयार करण्याचे महाराष्ट्र राज्याचे उद्दिष्ट आहे.
३	पीएम गती शक्ती	केंद्र शासनाचा उद्योग आणि व्यापार प्रोत्साहन विभाग (DPIIT)	• PM गति शक्ती नॅशनल मास्टरप्लॅन या डिजिटल प्लॅटफॉर्म अंतर्गत एकात्मिक नियोजन आणि पायाभूत सुविधा जोडणी प्रकल्पांच्या समन्वयीत व प्रभावी अंमलबजावणीसाठी रेल्वे आणि रोडवे सह १६ मंत्रालये एकत्र आणली गेली आहेत. • सदर यंत्रणाद्वारे राज्ये/केंद्रशासित प्रदेशांनी स्वीकारली असून शेवटच्या आणि पहिल्या मैलाच्या जोडणीतील उणिवांचे मूल्यांकन करण्यासाठी तसेच अखंड व कार्यक्षम दळणवळण सुनिश्चित करण्यासाठी बैठका आयोजित केल्या जात आहेत. राज्याव्दारे निर्मित 'इंटेलिजेंट लॉजिस्टिक मॅनेजमेंट सिस्टम' (ILMS) संबंधित विभागाच्या डॅशबोर्डसह एकत्रित केले जाईल.
४	सौर, पवन आणि इतर प्रकारच्या अक्षय उर्जेशी संबंधित धोरणे.	केंद्र शासनाचा नवीन आणि नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय	• MNRE हे भारत सरकारचे नवीन आणि नवीकरणीय ऊर्जेशी संबंधित सर्व बाबींसाठी नोडल मंत्रालय आहे. • लॉजिस्टीक पार्क धोरणाद्वारे हरित ऊर्जा उपक्रमांची रचना, विकास आणि अंमलबजावणी सुलभ करेल. महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरणांतर्गत, किमान १०% हरित ऊर्जा स्त्रोतांसह हरित लॉजिस्टिक पार्क विकसित करण्याचे राज्याचे उद्दिष्ट आहे.
५	नॅशनल हायवेज लॉजिस्टिक मॅनेजमेंट लि.	केंद्र शासनाचा रस्ते परिवहन व महामार्ग मंत्रालय (MORTH)	• नॅशनल हायवेज लॉजिस्टिक मॅनेजमेंट लिमिटेड हे मल्टी-मॉडल लॉजिस्टिक पार्क आणि त्यावरील कनेक्टिव्हिटी, बंदरांशी महामार्ग कनेक्टिव्हिटी आणि इतर संबंधित कामांच्या अंमलबजावणीसाठी एक सर्वसमावेशक विशेष हेतू वहन संस्था आहे. • MoRTH ने भारतातील मोक्याच्या ठिकाणी ३५ MMLP स्थापन करण्याचे काम हाती घेतले असून त्यापैकी ४ महाराष्ट्रात आहेत.
६	महाराष्ट्र सागरी धोरण	महाराष्ट्र शासनाच्या परिवहन विभागांतर्गत महाराष्ट्र मेरिटाइम बोर्ड	**बंदर प्रणित विकास-** औद्योगिक विकासाचा मेरीटाईम विकासाशी समन्वय साधणे महत्त्वाचे आहे. उद्योग आणि मेरीटाईम क्षेत्राच्या एकत्रित विकासासाठी मेरिटाइम बोर्डाकडून लॉजिस्टिक सेवा क्लस्टर्सचा विकास, राज्यातील लॉजिस्टिक पार्कची बंदरांशी जोडणी यासारखी विविध पावले उचलली जात आहेत.

७	महाराष्ट्र इलेक्ट्रिक वाहन धोरण -२०२१	महाराष्ट्र शासनाचा परिवहन विभाग व पर्यावरण विभाग	महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरणाचा उद्देश लास्ट माईल कनेक्टिव्हिटीसाठी ईव्हीच्या वापरास प्रोत्साहन देणे असून महाराष्ट्र ईव्ही धोरण-२०२१ नुसार लॉजिस्टिक उद्योगांना प्रोत्साहने उपलब्ध करून दिली जातील.
८	सागरमाला	केंद्र शासनाचा बंदरे, शिपिंग आणि जलमार्ग मंत्रालय	प्रस्तावित लॉजिस्टिक मास्टरप्लॅनचे उद्दिष्ट राज्यातील नियोजित सागरमाला प्रकल्पांना अधिक बळकट करण्याचे आहे. नियोजित प्रादेशिक, राज्य व राष्ट्रीय हब यामुळे जोडणी अधिक सक्षम होईल.
९	उडान (UDAN)	केंद्र शासनाचा नागरी विमान वाहतूक मंत्रालय	"उडे देश का आम नागरिक" (UDAN) योजनेंतर्गत राज्यातील ९ जिल्ह्यांचा समावेश आहे. प्रस्तावित लॉजिस्टीक पायाभूत सुविधांद्वारे कार्गोच्या प्रमाणात वाढ झाल्यावर प्रस्तावित विमानतळ लॉजिस्टीककरीता सहाय्यभूत ठरतील.
१०	राष्ट्रीय हरित हायड्रोजन मिशन	केंद्र शासनाचा नवीन व नवीकरणीय उर्जा मंत्रालय	या योजनेचा भर वाहनांमध्ये विशेषत: बस, ट्रक आणि चार चाकी वाहनांमध्ये इंधन म्हणून हायड्रोजनच्या वापरास चालना देण्याचा आहे. या धोरणांतर्गत राष्ट्रीय हरित हायड्रोजन मिशन नुसार शाश्वत हरीत विकासावर प्रोत्साहन देण्यावर भर आहे.
११	आर्थिक रेल्वे कॉरिडॉर प्रकल्प	केंद्रिय रेल्वे मंत्रालय	केंद्रिय अर्थसंकल्प २०२४-२५ मध्ये पीएम गतीशक्ती कार्यक्रमांतर्गत ऊर्जा, खनिज, सिमेंट कॉरिडॉर, बंदर जोडणी, कॉरिडॉर आणि उच्च ट्रॅफिक कॉरिडॉर जाहीर करण्यात आले आहेत. यामुळे कनेक्टिव्हिटी वाढेल आणि सुरक्षितता सुधारेल अशी अपेक्षा आहे.
१२	NLDSL's लॉजिस्टीक डेटा बँक	NLDS केंद्र शासन	माहिती तंत्रज्ञानाचा वापर करुन भारतातील कंटेनरची वाहतूक/उपलब्धता यावर लक्ष ठेवणे व किफायतशीरपणे त्याची वाहतूक करणे.

केंद्र शासनाच्या विविध विभागांसमवेत समन्वय व सुलभीकरण करण्यासाठी केंद्र शासनाच्या रेल्वे, बंदर, राष्ट्रीय महामार्ग, विमानतळ व लॉजिस्टीक क्षेत्रासंबंधी विविध विभागासमवेत उपाययोजना करण्यात येतील. महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण- २०२४ अंतर्गत घटकांना जलद मंजूरी कनेक्टींग इन्फ्रास्ट्रक्चर आणि आवश्यक मान्यता मिळविण्यासाठी भारत सरकारशी समन्वय या बाबींकरिता सहाय्य / सुलभीकरण करण्यात येईल.

७. <u>कौशल्य विकास आणि क्षमता निर्माण :-</u>

लॉजिस्टिक उद्योगात नवीन उपक्रमांच्या स्थापनेसाठी आणि गुंतवणुकीला आकर्षित करण्यासाठी प्रशिक्षित मनुष्यबळाची उपलब्धता अत्यंत आवश्यक आहे. लॉजिस्टिक क्षेत्रामधील कौशल्य विकासाला राज्याद्वारे प्रोत्साहन दिले जाईल जेणेकरून लॉजिस्टिक सेवा प्रदाते सेवा स्तर सुधारू शकतील व महाराष्ट्रात रोजगाराच्या अधिकाधिक संधी निर्माण होतील. कौशल्य विकासासाठी विभागाचे उपक्रम खालीलप्रमाणे आहेत :-

अ.क्रं	तपशिल	उपक्रम	भागीदारी विभाग
१	कौशल्य व उच्च कौशल्य विकास	लॉजिस्टिक क्षेत्राच्या भविष्यकालीन विस्ताराच्या अनुषंगाने महाराष्ट्र कौशल्य विकास संस्थेच्या सहयोगाने कौशल्य विकासातील कमतरता ओळखुन कुशल मनुष्यबळ निर्माण करण्याकरिता लॉजिस्टिक क्षेत्र कौशल्य विकास आराखडा तयार करण्यात येईल.	महाराष्ट्र राज्य कौशल्य विकास संस्था व उद्योग संचालनालय
२	आवश्यक अभ्यासक्रमाचा समावेश	केंद्र आणि राज्य लॉजिस्टिक क्षेत्र कौशल्य परिषद, स्थानिक शैक्षणिक संस्था आणि सरकारी संस्था यांच्या सहकार्याने राज्यात लॉजिस्टिकसाठी अभ्यासक्रम आणि प्रशिक्षण कार्यक्रम सुरू करण्यासाठी धोरणांतर्गत कार्यवाही केली जाईल.	महाराष्ट्र राज्य कौशल्य विकास संस्था व उद्योग संचालनालय
३	सेंटर ऑफ एक्सलन्स	लॉजिस्टिक उद्योगात नवकल्पना, नाविन्यपूर्ण तंत्रज्ञान आणि उद्योजकता तसेच रोजगार संधींचा विकास करण्यासाठी संपूर्ण राज्यात सेंटर्स ऑफ एक्सलन्स (CoEs) स्थापन करण्यात येतील.	राष्ट्रीय कौशल्य विकास संस्था

४	माणकीकरण व प्रमाणन	लॉजिस्टिक क्षेत्रातील मनुष्यबळ कामगार (लोडर्स/अनलोडर्स, पॅकर्स आणि व्यावसायिक ड्रायव्हर्स) यांना महाराष्ट्र कौशल्य आणि नाविन्यपूर्ण संस्थेमार्फत NSDC च्या मानकांनुसार कौशल्य विकास प्रमाणपत्र देण्यात येईल. राज्यात लॉजिस्टिक उद्योगांशी संबंधित खाजगी प्रशिक्षण सुविधा निर्माण करण्यासाठी प्रोत्साहन दिले जाईल	महाराष्ट्र राज्य कौशल्य विकास संस्था व उद्योग संचालनालय
५	कौशल्य विद्यापीठ संलग्नता	कौशल्य विद्यापीठाच्या सहयोगाने लॉजिस्टिक क्षेत्रामध्ये अप्रेंटिसशिप अभ्यासक्रम विकसित केले जातील.	महाराष्ट्र राज्य कौशल्य विकास संस्था व उद्योग संचालनालय

संबंधीत भागधारकांच्या मदतीने राज्य श्रमीक बाजारपेठ डेटाबेस विकसित करण्यासाठी प्रयत्नशील आहे. सदर माहिती प्रणाली कामगारांच्या पात्रतेसाठी सुयोग्य संस्थांनी प्रमाणित केलेल्या माहितीचा डेटाबेस म्हणून कार्य करेल.

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण-२०२४ अंतर्गत संबंधीत धोरणे व योजनांचे एकत्रीकरण करून राज्यस्तरीय उपक्रमांना राष्ट्रीय धोरणाशी संरेखित करून विविध विभागांमध्ये समन्वय साधण्यावर तसेच विविध क्षेत्र आधारीत धोरणांचे एकत्रिकरण करण्यावर भर देण्यात आला आहे. यामध्ये विविध नियमावली मध्ये समन्वय / सामंजस्य आणून राज्य विकास योजनांना चालना देण्यावर विशेष लक्ष देण्यात आले आहे. या सर्व समावेशकतेद्वारे कार्यक्षमतेला चालना देऊन लॉजिस्टिक क्षेत्राचा विकास व त्याद्वारे राज्याच्या आर्थिक विकासाला व स्पर्धात्मकतेला चालना देण्याचा धोरणाचा उद्देश आहे.

८. संस्थात्मक चौकट :-

राज्यातील लॉजिस्टिक क्षेत्राच्या वाढीवर देखरेख ठेवण्यासाठी आणि महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ च्या सुरळीत अंमलबजावणीसाठी संस्थात्मक यंत्रणा तयार करण्यात येईल जी धोरणाशी संबंधित भुमिका व जबाबदाऱ्यांचे पालन करेल.

समित्यांची भूमिका आणि जबाबदाऱ्या:

(अ) राज्यस्तरीय शक्तीप्रदान समिती (SLEC):

महाराष्ट्र सरकारच्या मा.मुख्य सचिवांच्या अध्यक्षतेखाली राज्यस्तरीय शक्तीप्रदान समिती (SLEC) ची स्थापना केली जाईल. राज्यस्तरीय शक्तीप्रदान समितीमध्ये खालील अधिकाऱ्यांचा समावेश असेल:-

अ.क्र.	सदस्य	पदनाम
१	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, महसूल विभाग	सदस्य
२	अ.मु.स./ प्र.स./सचिव, वने विभाग	सदस्य
३	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग	सदस्य
४	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, नियोजन विभाग	सदस्य
५	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव (वित्त)	सदस्य
६	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, उद्योग विभाग	सदस्य
७	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, अन्न व नागरी पुरवठा विभाग	सदस्य
८	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, परिवहन विभाग	सदस्य
९	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, कृषी विभाग	सदस्य
१०	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, सहकार व पणन विभाग	सदस्य
११	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, बंदरे, गृह विभाग	सदस्य
१२	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, सचिव विमानचालन, साप्रवि	सदस्य
१३	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, पर्यावरण विभाग	सदस्य
१४	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, ऊर्जा विभाग	सदस्य
१५	अ.मु.स/प्र.स/सचिव, नगर विकास (१)	सदस्य
१६	मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ	सदस्य
१७	जीएम, मध्य, पश्चिम, कोकण, दक्षिण मध्य रेल्वेचे प्रतिनिधी	सदस्य
१८	प्रतिनिधी BPT/JNPT	सदस्य
१९	विकास आयुक्त (उद्योग)	सदस्य सचिव

राज्यस्तरीय शक्तीप्रदान समितीला खालील कामांवर निर्णय घेण्याचा अधिकार आहे :

- धोरण स्तरावरील निर्णय आवश्यकतेनुसार घेणे.
- राज्यातील लॉजिस्टिक क्षेत्राच्या वाढीस अडथळा निर्माण करणाऱ्या आंतरविभागीय समस्या/अडथळयांचे समन्वय साधणे आणि त्यांचे निराकरण करणे.
- राष्ट्रीय आर्थिक कॉरिडॉर, रेल्वे, हवाई आणि शिपिंग / अंतर्देशीय जलमार्ग टर्मिनल्ससह प्रमुख वाहतूक प्रकल्पांना प्रथम मैल/अंतिम मैल कनेक्टिव्हिटी ठरवणे व समर्थन देणे.

(ब) राज्यस्तरीय संनियंत्रण समिती (SLMC):

राज्यस्तरीय संनियंत्रणची स्थापना अपर मुख्य सचिव/प्रधान सचिव/सचिव (उद्योग), महाराष्ट्र राज्य यांच्या अध्यक्षतेखाली केली जाईल. समितीची रचना पुढीलप्रमाणे आहे.

क्रमांक	सदस्य	पदनाम
१	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, महसूल विभाग	सदस्य
२	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, वने विभाग	सदस्य
३	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, सार्वजनिक बांधकाम विभाग	सदस्य
४	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, नियोजन विभाग	सदस्य
५	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव (वित्त)	सदस्य
६	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, अन्न व नागरी पुरवठा	सदस्य
७	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, परिवहन विभाग	सदस्य
८	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, कृषी विभाग	सदस्य
९	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, सहकार व पणन विभाग	सदस्य
१०	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, बंदरे, गृह विभाग	सदस्य
११	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, सचिव विमानचालन, साप्रवि	सदस्य
१२	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, पर्यावरण विभाग	सदस्य
१३	अ.मु.स./ प्र.स. /सचिव, ऊर्जा विभाग	सदस्य
१४	अ.मु.स/प्र.स/सचिव, नगर विकास (१)	सदस्य
१५	एमडी, महाराष्ट्र वेअरहाऊसिंग कॉर्पोरेशन	सदस्य
१६	सह मुख्य कार्यकारी अधिकारी, महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळ (कोकण)	सदस्य
१७	प्रतिनिधी, विदेशी व्यापार महासंचालक	सदस्य
१८	प्रतिनिधी, कंटेनर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड	सदस्य
१९	प्रतिनिधी, जेएनपीटी, बीपीटी	सदस्य
२०	लॉजिस्टिक इंडस्ट्रीचे प्रतिनिधी	निमंत्रित
२१	प्रतिनिधी, फेडरेशन ऑफ इंडियन एक्सपोर्ट ऑर्गनायझेशन (FIEO)	निमंत्रित
२२	प्रमुख EPC चे प्रतिनिधी	निमंत्रित
२३	उद्योग संघटना, संशोधन संस्था, तज्ञ, निर्यातदार आणि आयातदार, महाराष्ट्र रिमोट सेन्सिंग ऍप्लिकेशन सेंटर यांचे प्रतिनिधी (२)	निमंत्रित
२४	आधुनिक तंत्रज्ञान कंपन्या, स्टार्टअप्स, ई-कॉमर्स, फ्रेट टर्मिनल्स आणि लॉजिस्टिक इकोसिस्टममध्ये गुंतलेली एमएसएमई युनिट्स यांचे प्रतिनिधी (२)	निमंत्रित
२५	विकास आयुक्त (उद्योग)	सदस्य सचिव

राज्यस्तरीय संनियंत्रण समितीकडे खालील जबाबदाऱ्या आहेत:

- उद्योग संचालनालयाने सादर केलेल्या आणि शिफारस केलेल्या प्रस्तावांमधील प्रकल्प खर्च आणि राज्य अनुदान यांची निश्चिती करुन मंजूरी देणे.

- लघु, मोठे,विशाल आणि अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्कस, बहुमजली आणि एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्स यांना फास्ट-ट्रॅक मंजूरी मिळविण्यासाठी प्रत्येक विभागाच्या जबाबदारी आणि कालावधीसह मंजुरी प्रक्रिया निश्चित करणे.
- लघु,मोठे, विशाल आणि अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्कच्या प्रस्तावांचे मूल्यांकन करुन सदर प्रस्तावांची राज्य स्तरीय शक्तीप्रदान समितीकडे अंतिम मंजुरीसाठी शिफारस करणे.
- एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्सच्या प्रस्तावांचे मूल्यमापन आणि मंजूरी देणे.
- मंजूर प्रकल्पांच्या प्रगतीचा आढावा घेणे आणि प्रकल्पाच्या अंमलबजावणी करणाऱ्या संस्था/प्रवर्तकांना आवश्यक निर्देश देणे.
- आंतर-विभागीय समन्वय करुन महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ च्या उत्कृष्ट परिणामांसाठी समस्या/तक्रारी सोडवणे.

❖ **उद्योग संचालनालयाकडून प्राप्त झालेल्या प्रस्तावांचे मूल्यांकन करून अंतिम मंजुरीसाठी राज्यस्तरीय शक्तीप्रदान समितीकडे शिफारसीसह पाठविणे.**

(क) जिल्हास्तरीय समन्वय समिती (DLCC):

जिल्हाधिकाऱ्यांच्या अध्यक्षतेखाली जिल्हास्तरीय समन्वय समितीची स्थापना केली जाईल. समितीमध्ये खालील अधिकारी/ भागधारकांचा समावेश आहे

क्रमांक	सदस्य	पदनाम
१	मुख्य कार्यकारी अधिकारी, जिल्हा परिषद	सदस्य
२	जिल्हा परिवहन अधिकारी	सदस्य
३	जिल्हा अधीक्षक, कृषी	सदस्य
४	जिल्हा उपनिबंधक	सदस्य
५	कार्यकारी अभियंता, PWD	सदस्य
६	कार्यकारी अभियंता, पाटबंधारे	सदस्य
७	कार्यकारी अभियंता, पाणीपुरवठा व स्वच्छता	सदस्य
८	अधिक्षक अभियंता, महावितरण	सदस्य
९	पोलीस अधीक्षक / पोलीस उपायुक्त	सदस्य
१०	सहायक संचालक, नगररचना	सदस्य
११	जिल्हा वन अधिकारी	सदस्य
१२	स्थानिक नगरपालिका संस्था/स्थानिक प्राधिकरणांचे प्रतिनिधी अधिकारी	सदस्य
१३	MSRDC/NHAI चे प्रतिनिधी अधिकारी	सदस्य
१४	रेल्वेचे प्रतिनिधी	निमंत्रित
१५	इंडस्ट्रीज असोसिएशन/ लॉजिस्टिक असोसिएशनचे प्रतिनिधी	निमंत्रित
१६	शैक्षणिक आणि संशोधन संस्थांचे प्रतिनिधी	निमंत्रित
१७	महाव्यवस्थापक, जिल्हा उद्योग केंद्र	सदस्य सचिव

जिल्हास्तरीय समन्वय समितीच्या जबाबदाऱ्या खालीलप्रमाणे असतील:

- महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ बद्दल जागरुकता निर्माण करणे जेणेकरुन जिल्हयामध्ये उत्तम लॉजिस्टिकचे जाळे निर्माण करणे.

- आंतर-विभागीय समस्या, पायाभूत सुविधांमधील अडथळे आणि स्थानिक परवानग्या/मंजुरी/ना-हरकत प्रमाणपत्र यांचे निर्धारित कालावधीत निराकरण करणे.
- तंत्रज्ञान आधारित लॉजिस्टिकसाठी लॉजिस्टिक क्षेत्रातील स्थानिक स्टार्ट-अप्स, टेक्नोक्रॅट्स आणि उद्योजकांना प्रोत्साहन देणे.
- राज्यस्तरीय समित्यांकडून मंजूर लॉजिस्टिक प्रकल्पांचे नियमितपणे निरीक्षण करणे आणि त्यांचे पुर्नवलोकन करणे.

❖ **मैत्री (MAITRI) येथे लॉजिस्टिक सेल**

विकास आयुक्त (उद्योग) यांच्या मार्गदर्शनाखाली मैत्री येथे एक समर्पित लॉजिस्टिक सेल तयार केला जाईल. लॉजिस्टिक सेलची प्राथमिक कार्ये खालीलप्रमाणे असतील:

- लघु, मोठे, विशाल आणि अतिविशाल लॉजिस्टिक पार्क आणि एकात्मिक ट्रक टर्मिनल्सच्या प्रस्तावांना मान्यता मिळण्याच्या अनुषंगाने आवश्यक कार्यवाही करणे.
- लॉजिस्टिक पार्क आणि लॉजिस्टिक सुविधा पुरवणाऱ्या युनिट्ससाठी फास्ट-ट्रॅक मंजुरी, ना-हरकत प्रमाणपत्र उपलब्ध करुन देणे.
- महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण- २०२४ ची जागरूकता, प्रचार करणे
- लॉजिस्टिकशी संबंधित समस्यांचे निराकरण करण्यासाठी नियमितपणे तक्रार निवारण करणे.
- लॉजिस्टिक्स क्षेत्रातील नवीन पिढीतील उद्योजक/स्टार्ट-अप्ससाठी मार्गदर्शन व हँड होल्डिंग सहाय्य करणे.
- लॉजिस्टिक क्षेत्रातील अडथळ्यांचे निराकरण करण्यासाठी आंतरविभाग समन्वय करणे.
- महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ च्या प्रभावी अंमलबजावणीसाठी राज्यस्तरीय समन्वय अधिकारी म्हणून वरिष्ठ स्तरावरील अधिकारी नियुक्त करणे. राज्यस्तरीय समन्वय अधिकारी लॉजिस्टिक धोरणाच्या अंमलबजावणीशी संबंधित प्रशासकीय कामासाठी जबाबदार असेल, ज्यामध्ये प्रस्तावांची पावती, छाननी आणि प्रस्तावांच्या पात्रतेची पुष्टी करणे आणि शिफारशींसह प्रस्ताव मंजुरीसाठी सादर करण्याची बाब समाविष्ट असेल. कागदपत्रांचे मानकीकरण, तपासणीसूची लॉजिस्टिक सेलद्वारे अंतिम केली जाईल.
- स्थानिक सक्षम परिसंस्थेमुळे निर्माण झालेल्या विद्यमान भिवंडी लॉजिस्टिक हब-जिल्हा ठाणे नियमित करण्यासाठी व पद्धतशीर विकास योजना तयार करण्याच्या अनुषंगाने भागधारकांशी सल्लामसलत आणि समन्वय करणे.

धोरणाची संस्थात्मक चौकट लॉजिस्टीक विकास उपक्रमांच्या प्रभावी अंमलबजावणी, देखरेख व संनियंत्रणाला चालना देण्यासाठी सक्षम संघटनात्मक संरचना, समन्वय यंत्रणा व भागीदारी स्थापित करेल. सदर धोरणाचे समर्पित संस्थांत्मक संरचनेद्वारे राज्यातील लॉजिस्टीक क्षेत्राचे प्रशासन सुधारणे, सहकार्याला प्रोत्साहन देणे आणि संसाधनांचा कार्यक्षम वापर करण्याचे उद्दिष्ट आहे. सदर संरचनेद्वारे क्षमतावृद्धी व संनियंत्रण चौकट आव्हानांना सामोरे जाऊन संधीचा फायदा घेण्यासाठी व अंतिमत: प्रमुख लॉजिस्टीक हब बनण्याच्या राज्याच्या उद्देशाला पुरक ठरतात.

९. मा.मंत्री (उद्योग) यांच्या अध्यक्षतेखालील राज्य लॉजिस्टीक परिषद :-

महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ अंतर्गत महत्वाकांक्षी उपक्रम आणि उद्दिष्टे असून, राज्याला जागतिक दर्जाचे लॉजिस्टिक हब बनवण्याचे धोरणाचे उद्दिष्ट आहे. धोरणात प्रस्तावित केलेले अनेक हस्तक्षेप निर्धारित उद्दिष्ट साध्य करण्यास सहाय्यभूत ठरतील. महाराष्ट्र लॉजिस्टिक धोरण २०२४ च्या प्रभावी अंमलबजावणीसाठी नियमित आढावा आणि मार्गदर्शनासाठी मा. मंत्री (उद्योग), महाराष्ट्र सरकार यांच्या अध्यक्षतेखाली राज्य लॉजिस्टीक परिषदेची स्थापना केली जाईल.

समितीची प्रमुख कामे खालीलप्रमाणे आहेत:-

१. धोरणाच्या सुरळीत अंमलबजावणीसाठी आंतर-विभागीय समस्यांचे निराकरण करणे.

२. धोरणाच्या परिणांमाचा प्रत्येक २ वर्षानी मध्यावर्ती आढावा घेवून त्यात आवश्यकतेनुसार दुरुस्त्या/सुधारणा सुचविणे.

३. सर्वोत्तम परिणामांसाठी राष्ट्रीय / आंतरराष्ट्रीय संस्था व तज्ञांशी सल्लामसलत करणे.

४. राज्यामध्ये लॉजिस्टीक क्षेत्रात इच्छूक गुंतवणूकदारांसोबत आवश्यक सामंजस्य करार करणे.

मा.मंत्री (उद्योग) यांच्या अध्यक्षतेखालील राज्य लॉजिस्टीक परिषद राज्याच्या लॉजिस्टीक क्षेत्राला चालना देण्यासाठी उच्चस्तरीय सल्लागार व पर्यवेक्षण संस्था म्हणून कार्य करेल. सदर परिषद वैविध्यपूर्ण दृष्टिकोन आणि तज्ञांचे सल्ले एकत्र करुन समन्वयित कृती, सहयोग यांना चालना देऊन राज्याच्या लॉजिस्टीक पायाभूत सुविधांचा विकास व स्पर्धात्मकता वाढविण्याच्या उद्देशाला हातभार लावेल.

****

Government of Maharashtra

Maharashtra Logistics Policy 2024



Table of contents

Introduction:-

Maharashtra is India's leading state in terms of Gross Domestic Product (GDP) and plays a pivotal role in India's economic growth. State contributes around 14% of India's GDP and has set the target to achieve $1 trillion GDP by year 2028. With a historic nominal CAGR of around 8-9%, Maharashtra is well-poised to contribute 20% to India's ambition of becoming a $5 trillion economy.

Maharashtra is India's third-largest state in terms of area and second largest by population; it is highly urbanized, with over 45% of states population residing in urban areas. With a robust Gross State Domestic Product (GSDP) of INR 27,11,685 crores, Maharashtra stands as India's most industrialized state. It holds a significant position in the national economy, contributing 15.1% to the country's Gross Value Added (GVA) and ranking second in terms of wages to workers and third in terms of the workforce. The state's economic structure is diverse, with agriculture, manufacturing, and services sectors contributing 14%, 16%, and 59% respectively to its GVA.

Notably, the manufacturing sector has shown substantial growth, from $46 billion in FY14 to $64 billion in FY22, indicating its critical role in job creation, value addition, and spurring growth in associated industries like real estate and services. Maharashtra's key industries, including automobile, electronics, pharmaceuticals, textiles, logistics, and IT, underline its strength and potential to drive India's economic growth through innovation, productivity, and employment generation.

Maharashtra’s agricultural landscape is vast and principal crops grown in the state are rice, jowar, bajara, wheat, tur, mung, urad, gram and other pulses. The state is major producer of oilseeds such as groundnut, sunflower, and soybean. In addition to that important cash crops grown are cotton, sugarcane, turmeric, and vegetables. Agriculture & allied activities GVA in Maharashtra’s economy is expected to reach $106 billion (INR 7.4 lakh cr.) by FY28 from $45 billion (INR 3.16 lakh cr.) as of FY 22-23.

Maharashtra is India's second-largest exporter, contributing 17% of the country's total exports, amounting to $73 billion in FY 2022-23. Maharashtra boasts 37 Special Economic Zones (SEZs), 8 Agri-Export Zones and 27 industrial parks, amplifying its export-focused infrastructure. Maharashtra majorly exports to the USA, UAE, Hong Kong, Belgium, UK, China, Singapore, among others.

The State's strengths lie in its highly urbanized and industrialized landscape, with key sectors like manufacturing, services, and agriculture driving its economic growth. Logistics being the backbone of the economic growth, State has focussed on logistics infrastructure development to further bolster its potential to attract investments and foster industrial expansion.

In FY 2022-23, the state has retained its position of being highest recipient of Foreign Direct Investment (FDI). Total FDI inflows in Maharashtra between April 2022 to March 2023 was INR 1,18,422 crores accounting for 29% of the total FDI inflow in the country. The state has shown highest commitment to facilitate business growth through various initiatives such as a Single window Clearance through Maharashtra Industry Trade & Investment Facilitation Cell (MAITRI), easy land availability through Maharashtra Industrial Development Corporation (MIDC) and Maharashtra Industrial Township Limited (MITL), building state of the art logistics infrastructure and progressive policy interventions. Aligning the development goals with India's vision of self-reliance (Atma Nirbhar Bharat), Maharashtra aims to enhance its logistics capabilities, thereby catalysing overall economic progress in the country. The state is actively promoting the establishment of new industries, industrial parks and dedicated corridors to achieve the goal of achieving a USD 1 trillion economy by the year 2028.

Logistics Sector:-

Logistics sector in India represents 14% percent of India's Gross Domestic Product (GDP) and employs 2.2 crore people. India handles 4.6 billion tonnes of products annually at an overall cost of INR 9.5 lakh crores. Maharashtra has a major share in this, the State has a vast network of infrastructure including 17,757 km long national highways and 28,461 km long State highways. Also, the State has a railway network of 11,631 km under which 548 railway goods sheds are included. Under sea and air connectivity, the State has a competent infrastructure of 2 major and 48 minor ports, 53 inland container depots and container freight stations, 8 private cargo terminals and 11 air cargo terminals. The State has a warehousing capacity of 2.23 MMTPA, a cold storage facility of 1.03 MTPA and a port capacity of 1320 million tonnes. There are more than 116 logistics training centres in the State for skill development. The total freight traffic in India is expected to grow at 9.7% per annum to reach over 13 trillion ton-kilometres (ton-km) in 2031-32 from about 2 trillion ton-km in 2011-12.

Cost of Logistics in India is higher at 13%-14% of the GDP compared to developed economies (7%-8%) and BRIC Nations (9%-10%). Major reason for high cost of logistics is dependency on Road for freight movement. For making logistic cost in India more afforadable and development of a robust logistics infrastructure, the Union Government of India has been taking multiple initiatives focussing on Infrastructure Development, Logistics Planning, Pro-active governance and adoption of technology. As a result, India's rank on Logistics Performance Index has consistently improved in the recent past. In 2018, India's rank improved by 10 positions from 54th in 2014 to 44th in 2018. Further in 2023, it jumped by 6 positions from 44th to 38th position.

Logistics expenditure in India is around 14% of gross domestic product, which is relatively higher than advanced economies at 8%. Under the National Logistics Strategy- 2022, an ambitious target has been set to reduce the expenditure on logistics in India. The National Council of Applied Research in its Analysis of India's Logistics (2019) report explains the current high cost of logistics. It mainly includes the following aspects: -

- Lack of multimodal transport system – resulting in heavy reliance on road use.
- Presence of large number of stakeholders in the transport and storage chain
- Quality of road and port infrastructure
- Lack of technical intervention in storage, transportation and distribution processes.

PM Gati Shakti: Government of India announced PM Gati Shakti - A National Master plan initiative in 2021, with an objective of integrating interventions by respective ministries including Aviation, Railways, Highways, Shipping etc. Ministry of Commerce and Industry, Govt of India is devising a digital platform through which the master plan can be tracked and will exhibit all economic zones & the infrastructure linkages required to support them. This initiative will also offer the framework for the National infrastructure pipeline plan.

National Logistics Policy (2022): To encourage the effective movement of goods across the country, National Logistics Policy 2022 focuses on process re-engineering, digitisation, construction of multi-modal logistics infrastructure for EXIM and domestic trade, among others. The multi-jurisdictional method of the policy would help to achieve Gati Shakti's objective by fusing the strategies, and legal frameworks of numerous Ministries and Departments. Infrastructure development initiatives like Sagarmala, Bharatmala, Dedicated Freight Corridors (DFCs) amongst others are under different stages of implementation. Besides, regulatory and process related reforms like paperless EXIM trade process through E-Sanchit, faceless assessment through Turant Customs and introduction of mandatory electronic toll collection system (FASTag) have contributed to enhance the efficiency of the logistics sector.

Maharashtra Economic Advisory Council report on achieving $1 trillion economy:-

The state had constituted an Economic Advisory Council (EAC) to prepare a detailed roadmap for the state to achieve its ambitious target of $1 trillion GSDP. Maharashtra Economic Advisory Council (EAC) report has recommendations across 8 sub-groups including the logistics sector. According to the Economic Advisory Council, Maharashtra needs to develop a state level integrated infrastructure master plan which aligns with the growth of planned economic clusters and urban infrastructure plans. The report also emphasizes on digitization and automation in logistics sector through smart enforcement, automatic plate recognition system, modernisation of check posts, deployment of smart weigh bridges etc. Report emphasizes on multi-modal connectivity for clusters, expanding cold storage and warehouse capacity, 3rd party logistic facilities for agriculture, dedicated zones with integrated transport connectivity and enabling infrastructure like truck terminals, etc.

Government of Maharashtra has announced many exclusive policies to give further impetus to industries. Maharashtra Logistics Policy 2024 is a step in this regard with many policy interventions in the logistics sector having prime objective of reducing time and cost of logistics. The Maharashtra Logistics Policy 2024 has a unique feature of Integrated Logistics Master Plan for ready reference of investors and industries present and keen to enter in the sector.

Maharashtra Logistics Policy 2024: -

Maharashtra boasts off with wide infrastructural network covering road length spanning 17,757 kms of national highways and 28,461 kms of state highways. In addition to that, Maharashtra's Rail network covers 11,631 kms linking the state with the entire nation and has a presence of 548 railway good sheds. Maharashtra's sea and air connectivity has robust infrastructure of 2 major and 48 small ports, 53 Inland Container Depots & Container Freight Stations, 8 Private Freight Terminals, and 11 Air Cargo Terminals. The state offers warehousing capacity of 2.23 MMTPA, 1.03 MTPA of cold storage facility, shipping ports capacity of 1,320 million tonnes. In terms of skilling, Maharashtra provides training with the presence of 116 logistics training centres.

To achieve a $1 Trillion economy by 2028, Maharashtra is actively promoting investments in Tech-based industries, Industrial parks, and dedicated corridors. The state is set to expand transportation and logistics infrastructure through various projects, both brownfield and greenfield in the ambitious Maharashtra Logistics Policy 2024. Emphasizing multimodal connectivity, Maharashtra aims to enhance logistical efficiency and will be contributing significantly to India's overall economic development.

A) Policy Mission: -

The Maharashtra Logistics Policy 2024 shall play a key role in obtaining state's goal of becoming US$ 1trillion by 2028. The policy aims to reduce costs in logistics through a comprehensive logistics master plan keeping a developmental view of next 10 years. The policy has been prepared by keeping the objective of promoting the logistics sector in alignment of National Logistics Policy.

B) Policy Vision: -

To establish Maharashtra as a World-class logistics hub and a leading centre for trade and transportation by focusing on creating an efficient Integrated logistics infrastructure, improve the competitiveness of the local logistics industry by reducing the time for transportation & cutting down expenditure for Logistics activities attract foreign investment, and promote sustainability through innovation and use of new age technologies.

C) <u>Policy Targets: -</u>

Maharashtra Logistic Policy 2024 has earmarked following target during policy period.

- To develop more than 10,000 acres of dedicated logistics infrastructure across the state by 2029
- To develop 01 International Logistics Mega Hub, 01 National Logistics Mega Hub, 05 State Logistics Hubs, 05 Regional Logistics Hubs and 25 District Logistics Nodes.
- To ensure the cost of logistics to be reduced further by minimum 4-5% as compared to existing 14-15%.
- To reduce the time taken for logistics through provision of Integrated logistics master plan, Efficient multimodal logistics, Technology interventions like AI, Block Chain technology.
- To reduce carbon footprints by promoting green initiatives in logistics sector.

D) <u>Policy Validity: -</u>

Maharashtra Logistic Policy 2024 will remain in effect for five years from the date of notification and will remain in effect until the next policy is announced. The policy shall be reviewed every two years to assess its effectiveness. The policy may be amended prior to the prescribed period after assessing the effectiveness of the policy to address changes in laws, regulations or to achieve its desired outcomes.

E) <u>Eligibility: -</u>

Eligible organizations for various incentives offered under Maharashtra Logistics Policy-2024: Any legal entity registered as Proprietary, Partnership firm, Cooperative Society, Registered Company under the Companies Act, 2013, Farmer Producer Companies, Public Sector Undertakings, Other state organizations, Limited Liability Partnership (LLP), Trusts & Alternate Investment Funds (AIF)* Public Private Partnership (PPP) based projects, Joint Ventures (JVs) or consortium of companies created for the purpose of developing the Small, Large, Mega, Ultra Mega, Multi-storey Logistics parks, and Integrated Truck Terminals.

*** AIF refers to any privately pooled investment fund, (whether from Indian or foreign sources), in the form of a trust or a company or a body corporate or a Limited Liability Partnership (LLP)**

F) <u>Execution Pillars:-</u>

1. Maharashtra Integrated Logistics Master plan– Strengthening Logistics Infrastructure and Facilities.
2. Promotion of use of Technology and Sustainability Initiatives.
3. Incentives for Logistics Park Developers.
4. Incentives for Independent Logistics Units.
5. Ease of Doing Business for Logistics.
6. Convergence of related Central and State governments Schemes and Programmes.
7. Institutional Framework for Logistics sector
8. State Logistics Council under the Chairmanship of Hon. Minister (Industries)

1. **Maharashtra Integrated Logistics Masterplan – Strengthening Logistics Infrastructure and Facilities**

1.1 Logistics Profile of Maharashtra

Maharashtra has a total land area of 3,07,713 sq. kms and a 720 km long coastline. The state has excellent connectivity to both national and international destinations through road, rail, air, and port connectivity. Maharashtra has a unique geographical position and is strategically located between northern and southern India.

The State has following infrastructural advantages-

I. Roadways :-

Maharashtra is well connected with a road network inclusive of over 80 major National highways spanning 17,757 kms and 10 major State Highways of 28,461 kms. Key national industrial corridors passing through the state includes Delhi-Mumbai Industrial Corridor, Delhi-Nagpur Industrial Corridor, Hyderabad-Nagpur Industrial Corridor and Bangalore-Mumbai Industrial Corridor.

Government of Maharashtra's Public Works Department and Maharashtra State Road Development Corporation is planning to connect all the districts by completing 4-lanning work till 2028. Maharashtra is the leading state in the country with effective road connectivity, with a large number of ongoing and upcoming road projects to strengthen intra-state and inter-state connectivity.

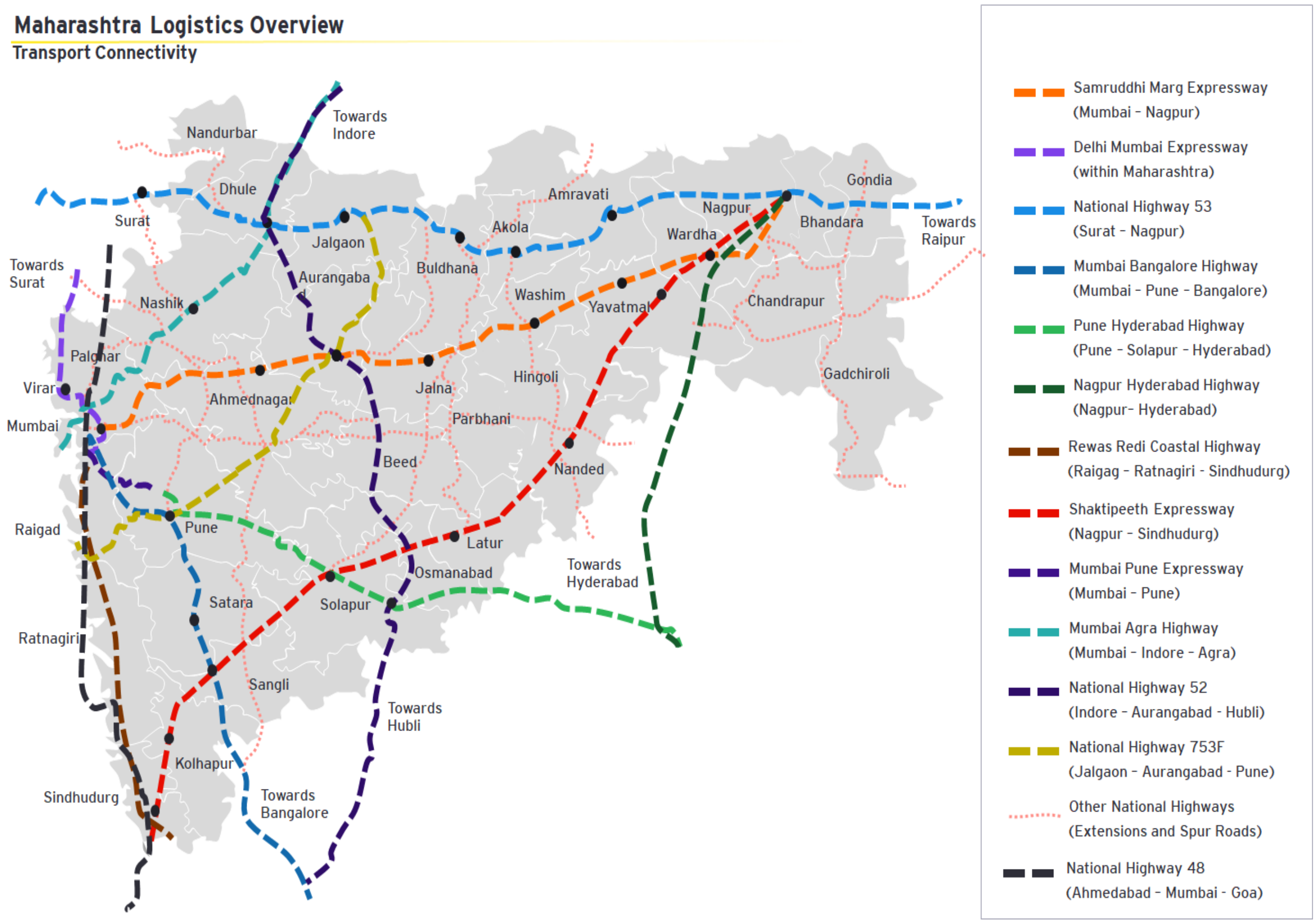


Exhibit1: Maharashtra Road Connectivity

A) **Hindu Hrudaysamrat Balasaheb Thackeray Maharashtra Samruddhi Mahamarg : Roadways:** The Hindu Hrudaysamrat Balasaheb Thackeray Maharashtra Samruddhi Mahamarg is a significant infrastructural marvel connecting Nagpur, Wardha, Amravati, Washim, Buldhana, Jalna, Chhatrapati Sambhaji Nagar, Ahmednagar, Nashik, and Thane, with extensions reaching Chandrapur, Gondia, Bhandara, Gadchiroli, Yavatmal, Akola, Hingoli, Parbhani, Nanded, Beed, Dhule, Jalgaon, Palghar, and Raigad, districts & its total length is more than 700 km. 19 industrial nodes are being planned along the Samriddhi Highway.The expressway remarkably reduces the travel time between Nagpur and Mumbai to 8 hours from a previous 16, increasing JNPT's accessibility with all the connected districts and boosting inter-district logistics.The expressway connects the districts to the Delhi Mumbai Industrial Corridor Node at Chhatrapati Sambhaji Nagar, the Chhatrapati Sambhaji Nagar Industrial City (AURIC), enhancing industrial connectivity and potentially boosting trade.

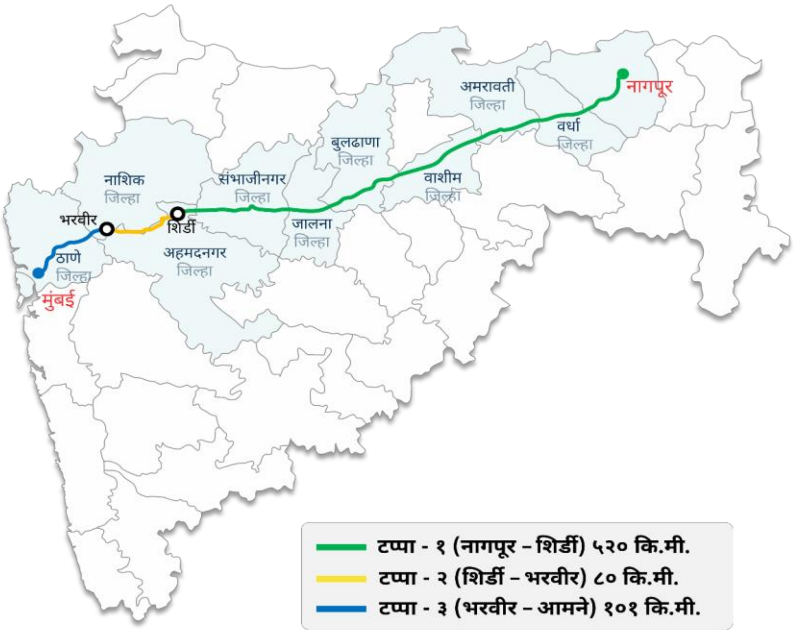


Exhibit-2 Hindu Hrudaysamrat Balasaheb Thackeray Maharashtra Samruddhi Mahamarg

Extended connectivity: The expressway increases Maharashtra's connectivity with neighboring states - Madhya Pradesh, and Karnataka through its extensions and spur roads, improving inter-state logistics, and commerce.The Samruddhi Mahamarg with its provisions for 100 constructions for wildlife protection, an intention for a 33-lakh tree plantation drive, and plans for a 138 MW solar power generation, will stand as India's first highway designed for 150 km/hr speed. Including land acquisition of 8861.02 hectares for highways, the project is truly ambitious and is poised to be a game-changer for Maharashtra's logistics and transport infrastructure.

B) **Atal Bihari Vajpayee Sewri–Nhava Sheva Atal Setu (Mumbai Trans Harbour Link)** It is India's longest sea bridge connecting South Mumbai to Raigad, JNPA and Pune opened in January 2024 is a 21.8 km inclusive of 16.5 km sea-link long six-lane trans-harbour bridge. The bridge is expected to see the volume of more than 70,000 vehicles every day. The bridge has shortened the distance to 20 minutes from 2 hours earlier. This bridge shall also provide connection to the upcoming Navi Mumbai International airport.

C) **Versova Bandra Sea Link:** A sea bridge between Versova and Bandra is being developed having total length of 9.6 kms (4+4 lane). The bridge shall reduce the travel time between Varsova and Bandra from 90 minutes to 10 minutes and saving fuel cost and traffic congestion.

D) **Thane Creek Bridge (TCB 3):** The Thane Creek Bridge once operational shall ease the traffic congestion between Mumbai and Navi Mumbai. The project shall cover a total length of 3.2 kms and more than 50% of the work has been completed.

E) **Bhiwandi Kalyan Shilphata Road (6-tier concretization):** Total length of Bhiwandi Kalyan Shilphata road is 21 kms. Out of 21 kms, it covers 18.5 kms length of 6-tier concretization road and 2.5 kms of a bridge. The said project will be of great help in solving the traffic jam on the road.

F) **Thane-Vadape 8-lane highway:** The project stretches for 26-kms at Vadape to Thane. The four-lane Thane-Vadape highway (NH848) will be widened to eight lanes. This shall aid in facilitating a seamless drive from Thane to Agra via Nashik. 30% of the project has been completed till date.

G) **Mumbai Ring Road:** The project is a combination of 7 road infrastructure that is being planned as part of the proposed ring road project. The roads that are being developed includes Bandra Worli Sea Link, Worli Shivadi Connector, Shivadi Nhava Sheva Sea Bridge (Mumbai Trans Harbour Link), Vadodara Mumbai Expressway, Virar Alibaug Multi-Purpose Corridor, Versova Virar Sea Bridge, Versova Bandra Sea Link.

<u>In addition to above mentioned completed projects in recent past, below are the details of upcoming road projects in the State:</u>

1. **Hindu Hrudaysamrat Balasaheb Thackeray Maharashtra Samruddhi Mahamarg Extensions to Gondia, Gadchiroli, and Chandrapur** – The Hindu Hrudaysamrat Balasaheb Thackeray Maharashtra Samruddhi Mahamarg Extensions are set to enhance the logistical capabilities of Maharashtra, reaching regions of Gondia, Chandrapur, Gadchiroli, and Wardha The proposed expressway will connect Bhandara, Gondia, Chandrapur, Gadchiroli, and Wardha districts to the Samruddhi Highway, enhancing inter-district connectivity, and providing a seamless link to Mumbai. The planned highway will mainly be a 6-lane (3+3) design, with some sections being 4-lane (2+2) according to traffic flow.

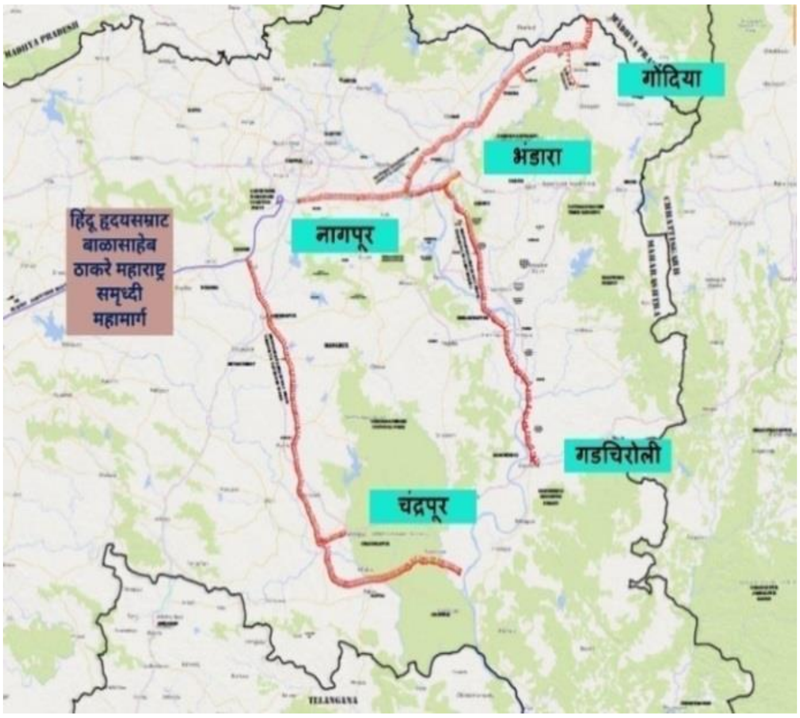


Exhibit 3:Hindu Hrudaysamrat Balasaheb Thackeray Maharashtra Samruddhi Mahamarg Extensions to Gondia, Gadchiroli, and Chandrapur

This will ensure efficient movement of vehicles and promote swift transport of goods across these regions. The extensions will also offer a viable connection for vehicles from other parts of Maharashtra, as well as the neighbouring states of Madhya Pradesh, Chhattisgarh, Andhra Pradesh, and Telangana to the Samruddhi Highway. This will provide a shorter and faster expressway route to Mumbai. The detailed project report for these extensions is currently in progress, with decisions taken based on the traffic analysis and logistical requirements of these regions. By enabling these major extensions, the Hindu Hrudaysamrat Balasaheb Thackeray Maharashtra Samruddhi Mahamarg is set to expand

Maharashtra's logistical network to new territories, thus facilitating economic growth, trade expansion, and improved logistics.

- ✓ **Package no. 01:** This package encompasses the stretch from Gavsi-Manapur, Nagpur to Lodhi Tola, Gondia, with an approximate length of 145 km. This package also includes Road-A from Paldongri to Kachewani, which serves as a link to the Rural Power Station, and Road-B from Lohara to Karanja, providing a loop road for Gondia district.
- ✓ **Package no. 02:** This package connects Boregaon to Gadchiroli, covering an approximate length of 116.12 Km. It also incorporates Joint Road-A, connecting Savarkheda to Gadegaon and serving as a vital link road for the National Highway No. 53 Karita Joint Road.
- ✓ **Package no. 03**: The third package extends from Seldoh Interchange, Samruddhi Highway, Wardha to Navegaon More, Gadchiroli, with an approximate length of 183.253 km. It also includes Joint Road -A from Haldgaon to Kasarpet, providing a crucial connection for Chandrapur city.

These vital extensions not only expand the geographical reach of the Hindu Hrudaysamrat Balasaheb Thackeray Maharashtra Samruddhi Mahamarg but also stimulate greater inter-district connectivity and logistics efficiency, paving the way for enhanced state-wide socio-economic growth.

2. **Rewas Redi Coastal Highway:** - The Rewas Redi Coastal Highway Project is anticipated to be a significant boost to Maharashtra's logistics and transportation network: The project involves the widening of an existing 2-lane highway to 4 lanes over a length of 498 km. This upgrade is set to promote inter-modal transportation through its high-speed road network.

The coastal highway will vastly improve the accessibility of Maharashtra's 48 small ports, leading to potential increased investments in these ports, and a surge in cargo handling volumes. This sets a promising outlook for maritime logistics in the region.The project will also improve connectivity with key tourist destinations like Alibaug, Murud-Janjira, Harihareshwar, Dapoli, Ganpatipule, Malvan, and Devbagh.

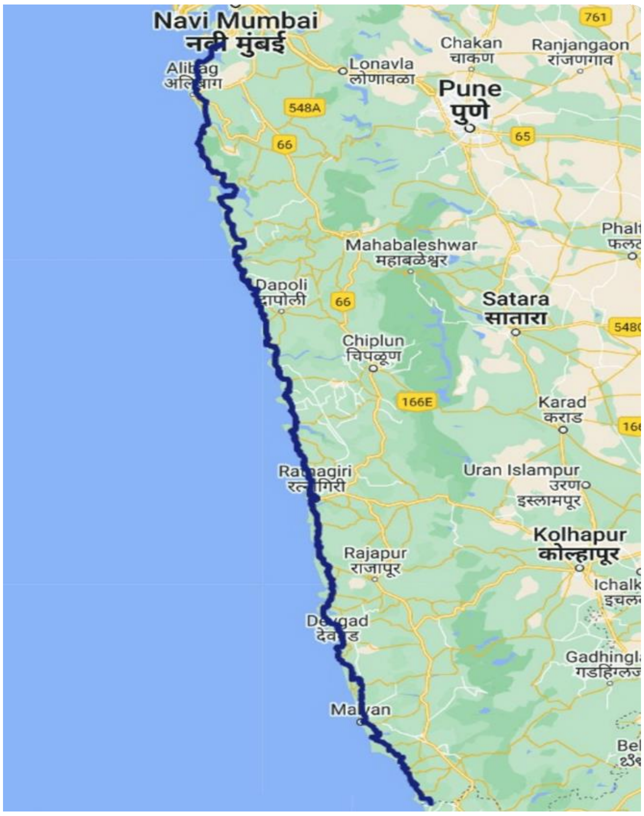


Exhibit 4: Rewas redi coastal Highway

The proposed 9 bay bridges will safely bypass coastal and tribal areas. All districts along the highway corridor will benefit from road, rail, and coastal connectivity, with Ratnagiri and Sindhudurg also benefiting from air connectivity. Moreover, the Vaibhavwadi-Kolhapur railway line will further enhance the connectivity between the coastal district of Ratnagiri and Kolhapur.With an estimated total project cost of Rs. 24,419 crores, the Rewas Redi Coastal

Highway is poised to revolutionize Maharashtra's logistical landscape, catalyzing integrated transportation, and economic growth.

3. **Pune Ring Road** – The Pune Ring Road is a pivotal infrastructural project for Maharashtra, expected to significantly enhance the region's logistical efficiency. The project, extending a total of 170 km, consists of a Western Ring Road (65.45 km), and an Eastern Ring Road (104.28 km), representing a major development in Pune's peripheral connectivity. The ring road provides a fast and efficient bypass for large logistical vehicles to navigate around the city without getting entangled in city traffic. This feature will notably improve freight transit times and reduce congestion within city limits. With a total project cost of Rs. 26,831 crores, the Pune Ring Road project has achieved considerable progress in land acquisition, taking possession of a significant portion of the requisite land. The infrastructure development work is expected to commence shortly. The Pune Ring Road project is set to transform the logistics and transportation landscape not just for Pune, but for the entire surrounding region, providing an efficient bypass for inter-city and intra-city movement of goods and people.

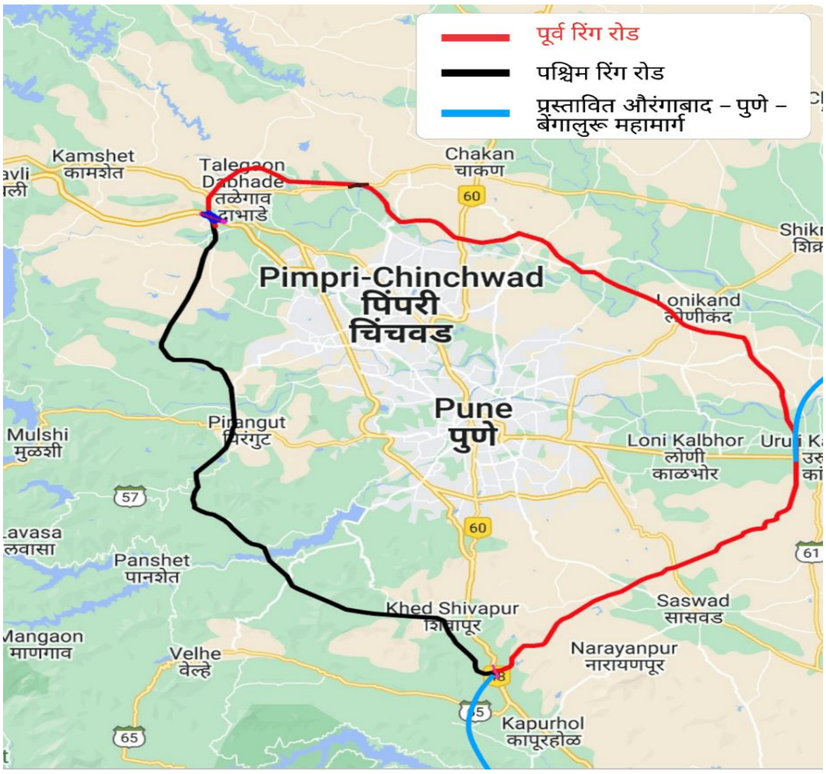


Exhibit 5: Pune Ring Road

4. **Jalna – Nanded Express Highway** – Set to open a new chapter in Maharashtra's infrastructural development, the Jalna-Nanded Express Highway is keenly anticipated for its logistical benefits, spanning a total of 180 km, the expressway boosts regional connectivity by stretching from Nidhona on the Maharashtra Samruddhi Highway to Kakandi on the Nanded-Degalur-Hyderabad Highway. The 4/6 lane expressway will feature 7 large bridges, 2 rail over bridges, and 8 interchanges, effectively strengthening links between towns, cities, and industrial areas along the route. The highway's connection with the Hindu Hrudaysamrat Balasaheb Thackeray Maharashtra



Exhibit 6 : Jalna – Nanded Express Highway

Samruddhi Mahamarg extends its influence, enabling swift access to multiple districts interconnected by the express highway. With an estimated project cost of Rs. 22,400 crores, the initial steps for land acquisition are already underway, setting the stage for the road laying phase.

5. **Konkan Greenfield Expressway** – A major road infrastructure project connecting the coastal districts of Maharashtra: Raigad, Ratnagiri and Sindhudurg with an expressway of more than 6 lanes. The Konkan Greenfield Expressway, stretching 388 km and connecting Mumbai, Raigad, Ratnagiri, Sindhudurg districts with Goa, represents a significant milestone in Maharashtra's logistics sector. By promoting inter-modal transportation via its high-speed six-lane road network, it will greatly improve accessibility to the 48 non-major (minor) ports in Maharashtra. This enhanced accessibility is expected to spur increased investment in these ports, boosting their capacity and capabilities. The expressway will also facilitate an increase in cargo handling volumes at these non-major (minor) ports, improving efficiency and throughput. This landmark project will ensure that all districts along the expressway benefit from comprehensive connectivity - road, rail, and coastal. Further, the districts of Ratnagiri and Sindhudurg will enjoy enhanced connectivity with upcoming air links.

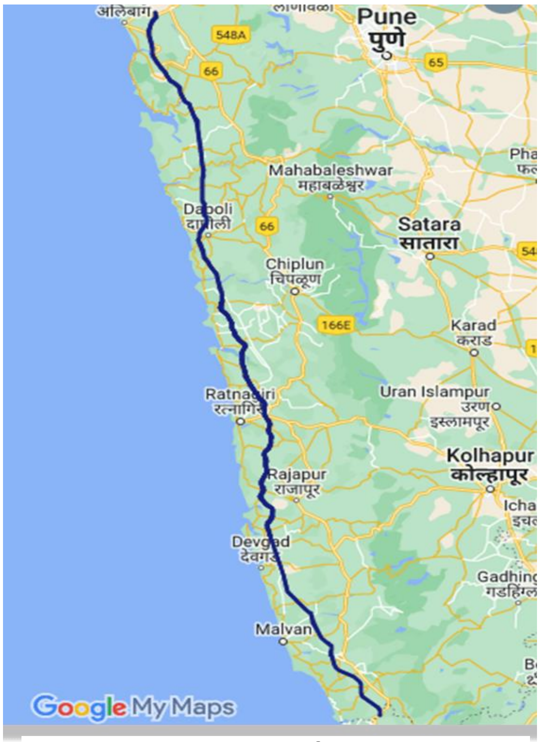


Exhibit 7: Konkan Greenfield Expressway

6. **Shaktipeeth Expressway** – The Shaktipeeth Expressway, extending an impressive 760 km, originates from Nagpur and connects 12 districts, including Wardha, Yavatmal, Hingoli, Nanded, Parbhani, Beed, Latur, Osmanabad, Solapur, Sangli, Kolhapur, and Sindhudurg. The expressway holds significant logistical importance as it enhances connectivity to districts such as Nanded, Latur, Osmanabad, Solapur, Sangli, Kolhapur, and Sindhudurg, which previously lacked expressway links. This project, with its high-speed, six-lane, access-controlled road network, is set to reduce travel time by 10 hours, thereby streamlining the movement of goods across connected districts.

Additionally, the expressway will connect religious sites such as the Jyotirlinga locales of Aundha Nagnath and Parli Vaidyanath, the 3 Shaktipeeth of Mahurgarh, Tuljapur, and Kolhapur, and the spiritual destination of Pandharpur. This holistic connectivity combining the most interior districts, new territories, and prominent religious destinations increases not only the logistical efficiency but also paves the way for tourism-induced economic development along the expressway. The Shaktipeeth Expressway, with



Exhibit 8: Shaktipeeth Expressway

these diverse potentials, is anticipated to be a game-changer for Maharashtra's logistics and transport infrastructure.

7. **Yashwantrao Chavan (Mumbai – Pune) Expressway (Extension):** – The Yashwantrao Chavan Mumbai Pune Expressway has been an iconic symbol of Maharashtra's infrastructural development:

The project involves the widening of the existing expressway from six lanes to eight lanes, significantly enhancing the capacity of this crucial intercity arterial route. The project features construction of twin tube tunnels, two large viaducts, and a cable-stayed bridge, integrating advanced architectural elements to the highway. It also includes a 2.5km tunnel below the Lonavala lake, introducing a novel engineering feat to the region's infrastructure. Once fully operational, the upgraded expressway will yield a significant timesaving of up to 35 minutes on the Mumbai-Pune journey, rendering it even more attractive for commuters and logistics operators. 65% of the construction is already completed, with a total project cost estimated to be Rs. 6,695.37 crores. By upgrading one of Maharashtra's most vital road links, the Yashwantrao Chavan Mumbai Pune Expressway project is set to have major positive impacts on travel time, logistics operations, and overall transport efficiency. Mumbai Pune Expressway and NH4 meets near Khalapur Toll Plaza and get separated near Khandala exit. The part of road from Adoshi Tunnel to Khandala exit is currently 6 lane however it needs to be extended to 10 lanes. Small vehicles excluding transport vehicles will save 40 minutes during Mumbai Pune travel due to tunnels from Khopoli and Kusgaon.

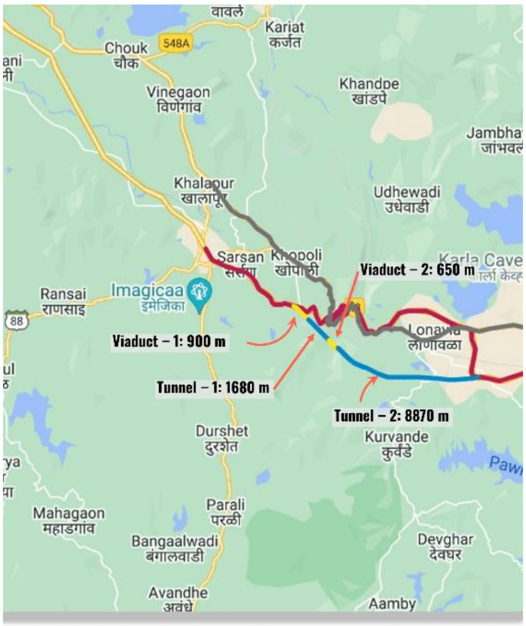


Exhibit 9: Yashwantrao Chavan (Mumbai – Pune) Expressway

8. **Delhi – Nagpur Industrial Corridor** – One of the envisaged national industrial corridors, Delhi Nagpur Industrial Corridor connects the city of Nagpur with New Delhi via major nodes such as: Patan, Sagar, Jhansi, Gwalior, Agra, Mathura and Jewar, as well as with two nodes on DMIC include Shendra-Bidkin Industrial Area and Dighi Port Industrial Area.



Exhibit 10: Delhi – Nagpur Industrial Corridor

9. **National Highways** – Various National Highways, connecting major cities of Maharashtra with other major cities of neighbouring states such as:
   - Pune – Bengaluru Expressway: Via Satara and Sangli
   - Surat – Chennai Expressway: Via Nashik, Ahmadnagar and Solapur
   - Nagpur – Hyderabad Industrial Corridor: Via Wardha and Yavatmal
   - Pune – Hyderabad Highway (NH65): Via Solapur and Osmanabad
   - Mumbai and Vadodara Expressway - 380 km long, six-lane, controlled-access expressway, connecting the cities of Vadodara, Gujarat and Mumbai, Maharashtra are under construction.
10. **Mumbai Coastal Road: -** It is planned to extend Mumbai to Bhayander Kinara Marg to Palghar which has been undertaken to avoid traffic congestion in Mumbai city, suburbs as well as metropolitan region. This will save a lot of travel time and fuel for transportation.

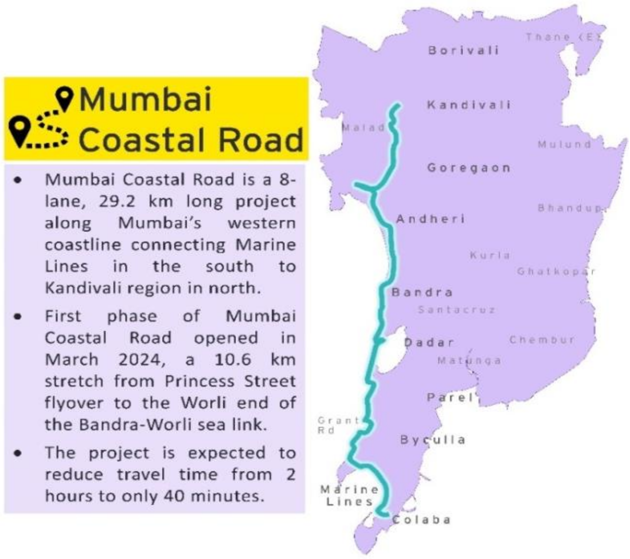


Exhibit 11: Mumbai Coastal Road Rail Ways

(II) <u>Railways:-</u>

Maharashtra State is well connected to the domestic markets through a railway network of 11,631 kms having 605 railway stations spread over 3 zones i.e., Central, Western and Konkan Railway. Around 233 kms are under construction in the state with ongoing metro projects such as Mumbai metro, Nagpur metro and Pune metro. Maharashtra houses 548 railway good sheds and 8 private freight terminals. 9.3% of total railway's network in the country exists in Maharashtra.

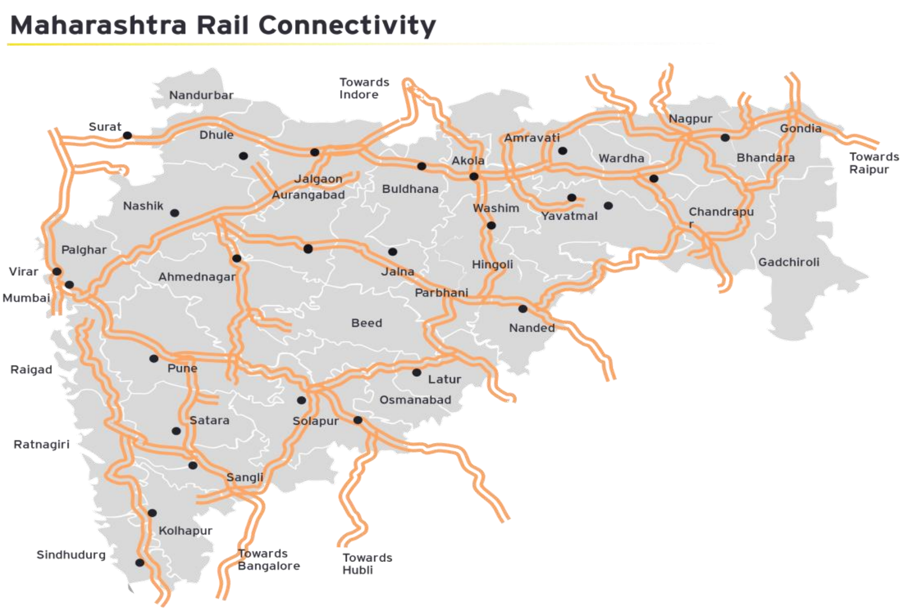


Exhibit 12: Maharashtra Rail Connectivity

Maharashtra's rail network is spread across the state and is one of the important links connecting east to west and north with south. Railways in Maharashtra plays an important role in transportation of goods. Nagpur located at a strategic location plays the role of a major transport hub.

- **Dedicated Freight Corridors (DFC):** Maharashtra has access to two major dedicated freight corridors of the country. These corridors have advanced infrastructure and carriage capabilities as compared to conventional Railways Logistical Capacity. Some salient features include increased height of wagons, doubling the length of trains, double stacking of containers, increased speed of the trains, and increased payload capacity of the wagons.
- **East – West Dedicated Freight Corridor:** The East West Dedicated Freight Corridor connects the western city of Surat (Gujarat) to the Eastern city of Dankuni (West Bengal). A substantial portion of this Dedicated Freight Corridor crosses through the state of Maharashtra connecting the districts like Nandurbar, Dhule, Jalgaon, Buldhana, Akola, Amravati, Wardha, Nagpur, Bhandara and Gondia.
- **North – South Dedicated Freight Corridor:** The North South Dedicated Freight Corridor connects the city of Itarsi (Madhya Pradesh) with the city of Vijaywada (Andhra Pradesh). It passes through the city of Nagpur and Chandrapur in Maharashtra.

Indian Railways has undertaken several ambitious projects as part of its plan to bolster the infrastructural connective meshwork throughout Maharashtra. There is a focus on 39 railway projects predominantly, each characterized by either Doubling Projects/New Projects/Gauge Conversion Projects. These initiatives are designed to enhance the state's logistical viability and stimulate economic growth.

- **Doubling Projects:**

Fourteen Doubling Projects, spanning 1,991.6 km, aim at expanding the capacity of existing railway lines by converting single-track lines into double-track lines, a process also known as duplication or doubling. These projects, when executed, are expected to drastically reduce transit time, effectively decongest the lines and significantly improve intercity connectivity. The details are as follows:-

Sr. No.	Section	Length (Kilometers)
1.	Bhusawal – Wardha 3rd Line	313
2.	Bhusawal – Badnera – Wardha 4th Line	313
3.	Additional line between Jalgaon – Bhadli	11
4.	Panvel Chord Line	34
5.	Panvel – Karjat (D/L)	29
6.	Bhusawal Khandwa 3rd and 4th Line	131 x 2
7.	Manmad – Jalgaon 4th Line	170
8.	Wardha – Ballarshah 4th Line	113
9.	Miraj Chord Line	10
10.	Karjat – Lonavala 4th and 5th Line	2 x 53.30
11.	Manmad – Igatpuri 3rd and 4th Line	2 x 124
12.	Itarsi – Nagpur 4th Line	296
13.	Chalisgaon – Flyover	15
14.	Kasara – Igatpuri 4th and 5th Line	2 x 35.80

- **Upcoming important Railway projects :**

To foster economic growth and regional development, Indian Railways has proposed 18 New Projects covering a total length of 980 km. These infrastructure-intensive initiatives offer potential growth opportunities, including employment creation and assistance to local businesses. The details are as follows:-

Sr. No.	Section	Length (Kilometers)
1.	Jalna – Jalgaon	174
2.	Jalna Khamgaon	155
3.	Manmad – Indore	309.43
4.	Phaltan – Pandharpur	105
5.	Wardha – Katol	82
6.	Majri – Warora – Chikni Road	22.5
7.	Waghola – Sonegaon – Bhugaon – Chitoda	22.5
8.	Rahuri – Shanishingnapur	21
9.	Nasik – Shirdi	82.84
10.	NMIA – Khandeshwer	3.5
11.	NMIA – Targhar	1.35
12.	Phaltan – Miraj	105
13.	Lonavala – Khandala – Khopoli	15
14.	Khandwa – Dhar via Barwani	260
15.	Mahur – Pusad	90
16.	Chhatrapati Sambhaji Nagar – Bhusawal - Jalgaon	160
17.	Kalyan – Ahmednagar (Murbad – Ahmednagar)	204 / 176
18.	Sausar – Pandhurna	33

- **Gauge Conversion Projects:**

To harmonize the different track widths and ensure seamless track connectivity across these disparities, several Gauge Conversion Projects have been placed under the strategic vision of Indian Railways. These conversions are anticipated to contribute to uniformity in the rail network and upgrade service efficiency.

- **Integrated Logistics Connectivity Projects:** A focus on several Integrated Logistics Connectivity Projects denotes Indian Railways' commitment to improving Maharashtra's logistics chain. This commitment is illustrated by the following:
  - ✓ **Vaibhavwadi – Kolhapur Railway Line:** This project's strategic position near the Ratnagiri ports is expected to integrate rail, port, and road connectivity, thereby propelling commercial activity and fortifying regional trade.
  - ✓ **Pandharpur - Phaltan Railway Line:** This railway line, with a route through sugar factories and dense orchards, aims at energizing agricultural exports while simultaneously catering to the needs of the devotees traveling to Pandharpur.
  - ✓ **Jalna–Khamgaon Railway Line:** Its dual focus on religious tourism as well as commercial importance will enable this project to transform Jalna into a bustling industrial hub. Aiding this development is its proximity to the country's first dry port, stationed in Jalna.
  - ✓ **Lonavala-Khopoli Railway Line:** Acting as an essential connector between the Mumbai Metropolitan Region and Lonavala, this line's logistical demand will be driven strongly by the markets of Mumbai Metropolitan Region as well as the products with high export potential. The realization of this project would lead to significant commercial development and logistics improvement.

- **Gati Shakti Multi-Modal Cargo Terminal (GCT) Policy:** The GatiShakti Multi-Modal Cargo Terminal (GCT) Policy initiative is a key component of Indian Railways' strategy to stimulate industrial investment, with an envisioned focus on building additional terminals for rail cargo.
- **GatiShakti Cargo Terminals (GCTs) in Maharashtra:** Several prospective locations for the development of GCTs including Taloja Panchanand, New Makardhokda, Ghuggus, Moorsa, Sindi, have been identified by Indian Railways. Once completed, they are expected to magnify cargo connectivity across the state significantly.
- **Development Mechanism of GCTs:** The Development Mechanism of GCTs aims to facilitate the construction of these terminals smoothly. Components of the process include a streamlined application and approval mechanism, swift approvals, exemption from departmental charges, and a waiver of land license fees on railway land used for connectivity enhancements. It is predicted that these modifications will promote hasty development of GCTs and foster the efficient cultivation of a freight-handling platform.

(III) Airways :-

Currently, Maharashtra has 26 airports / runways. Out of these 26 airports, 12 are in regular operations. 4 of them are International (Mumbai, Pune, Chattrapati Sambhaji Nagar, Nagpur) and 8 are domestic (Nashik, Kolhapur, Sindhudurg, Shirdi, Gondia, Jalgaon, Nanded, and Juhu). The cargo traffic in 2022 was 251,207 MT for domestic and 557,305 MT for International. The total cargo traffic by the airport in regular operations is around 808,512 MT.

To reduce traffic at Chhatrapati Shivaji Maharaj International Airport, Mumbai an additional International airport has been proposed at Navi Mumbai through Public Private Partnership (PPP) mode in 4 phases. It is the largest greenfield project planned to handle a minimum 15 lakh MT cargo per annum.

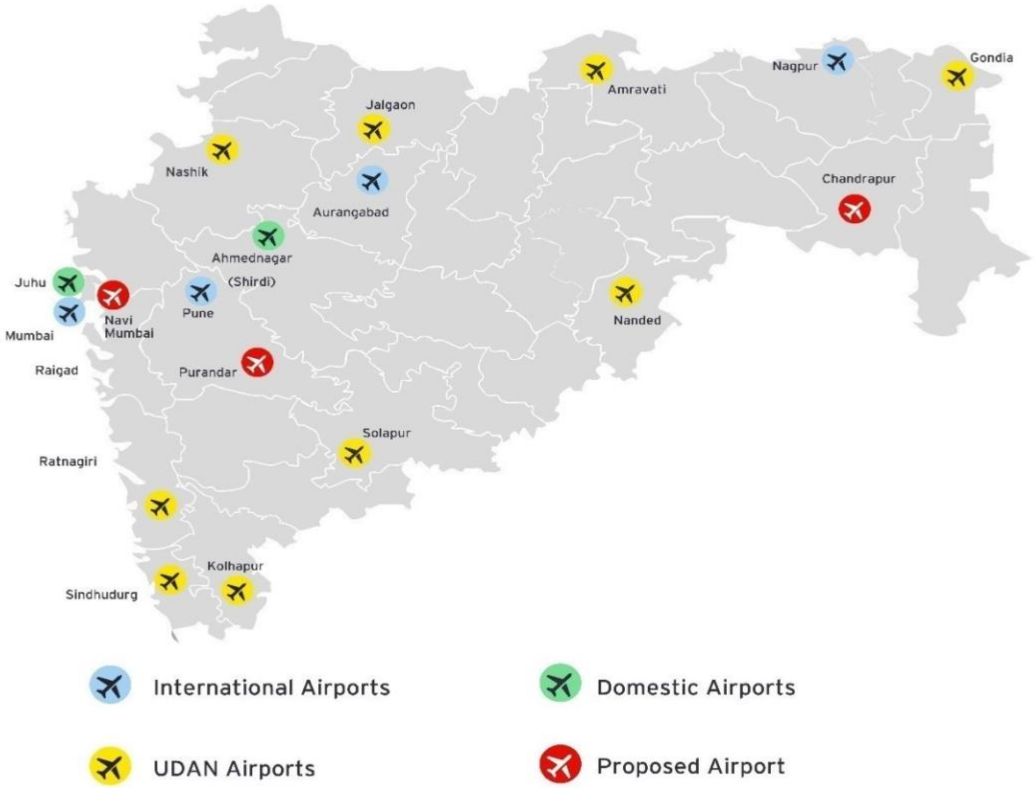


Exhibit 13: Maharashtra Air Connectivity

Details of 14 airports / runways are:

Sr. No.	Type of Airports	Details
1.	International Airports (4)	• Mumbai (AAI) • Nagpur (Mihan India Ltd.) • Pune (AAI) • Chhatrapati Sambhaji Nagar (AAI)
2.	Domestic Airports (under the licensed operations of passenger traffic by Ministry of Civil Aviation) (8)	• Nashik (HAL) • Kolhapur (AAI) • Sindhudurg (MIDC/IRB) • Shirdi (MADC) • Gondia (AAI) • Jalgaon (AAI) • Juhu (AAI) • Nanded (MIDC)
3.	New Proposed Airports (2)	• New Mumbai (CIDCO) • Pune (Purandar) (MIDC)

There are 14 International Airports (Not licenced for passenger traffic by Ministry of Civil Aviation) where infrastructure is ready but they are non-operational including, Baramati, Yavatmal, Amravati, Ratnagiri (ICG), Solapur (AAI), Akola (AAI), Karad (AAI), Dhule, Phaltan, Kalyan (not in use by Ministry of Defence), Hadapsar (Glider Operations – DGCA), Chandrapur (Morva). Brief description of these airports are as follows:

❖ **Navi Mumbai International Airport:**

Navi Mumbai International Airport i.e., Dr. B. Patil International Airport is a greenfield project being developed at Kopra – Panvel area of Navi Mumbai. The project was initiated in 1997 but got approval to be developed on PPP basis during 2008.The project is being developed in 3 phases and the first phase of operations are expected to handle 25 million passengers per annum.

- The airport is being developed in more than 2,800 acres area with an estimated project cost is INR 16,700 crores (US$2.1 billion).
- The project is being executed by Navi Mumbai International Airport Limited (NMIAL), a special purpose vehicle (SPV) formed by Adani Airports Holdings Limited and CIDCO having equity partnership of 74:26 in the SPV.
- Construction of 1st phase was initiated in August 2021 and expected to be operational by March 2025.

❖ **Nagpur International Airport:**

Airport Authority of India and Maharashtra Airport Development Company established a JV with 51% and 49% share for operating this airport in February 2009. Salient proposed features of this airport are:

- ATC Tower: New ATC tower is proposed to be constructed.
- Apron: At present Nagpur airport can accommodate 17 aircrafts at a time. In the future it is proposed to be extended to accommodate 100 aircrafts at a time.
- Terminal Building: Nagpur airport’s terminal building is setup in 25,000 sq.ft. area and has a capacity to handle 960 passengers/hour (peak hour capacity). In future the airport is expected to have an area of 3 lakh sq. mtrs with a passenger handling capacity of 14 million.
- Air Cargo: Capacity of air cargo terminal building at Nagpur is expected to be increased from 20,000 tonnes to 70,000 tonnes.

- ❖ **Shirdi International Airport:**
  - The airport was inaugurated by Hon'ble President of India on 1st October 2017.
  - Runway's length has been increased, new fire fighting equipment have been purchased and work for taxi bay and Apron's work has been completed to increase the capacity of airport. Further ATC and erection of fire station are being done.
  - Indian Metrology Department and Airports Authority of India have jointly completed the work of facilitating night landing facility and the shortcomings mentioned by Directorate General of Civil Aviation (DGCA) has also been completed. DGCA have given permission for night landing on 16th February 2023.
  - The work for ATC Tower cum administration building's work is under progress.
  - A separate cargo building is being proposed to build in the airport area to provide market for the agricultural and farm produce generated from Shirdi and surrounding area, A consultant was appointed for the same and they have submitted their report as well. Estimated expense for this building is Rs. 55 crores and this project has been included as part of PM Gati Shakti scheme.
  - Shirdi airport received the status of "Major Airport" from Ministry of Civil Aviation after crossing the milestone of nearly 2 million passengers in November 2021.
- ❖ **Amravati (Belora) Airport:**
  - The protective wall work has been completed of the airport.
  - Contractor was appointed for construction of runway extension, taxi bay, apron on 11th July 2019 and the work has been completed by the end of December 2022.
  - This airport has been approved by Ministry of Environment and Defence. Tender process for erecting the terminal building has been completed and work order was issued on 19th January 2023 & 90% of the work has been completed.
  - Night landing and peripheral lighting's work order was issued on 23rd March 2023 and 90% work has been completed.
  - High Power Committee has approved the construction of new administrative building in its meeting held on 22nd December 2022.
- ❖ **Dhule Airport**
  - As of now flying training is being provided by Bombay flying club.
  - Work of boundary wall, terminal building and asphalting of runway has been completed at the cost of Rs. 6 crores.
- ❖ **Karad Airport**
  - Karad Airport is currently being used for private and government non-scheduled flights.
  - For the expansion of this airport in 2012 approximately Rs 96 Crores amount has been sanctioned.
  - For the expansion of this airport, it requires at least 52 acres of land, and the land acquisition is nearing completion.
- ❖ **Solapur Airport (Hotgi) :**
  - The airport is currently being used for non-scheduled flights. Airport Authority of India is trying to start fight services under Udan Scheme but a tall Chimney in of a sugar factory in the nearby area was creating obstacle which is removed by Local Administration. Therefore further action is being taken by Airport Authority of India. The process regarding the expansion of this airport is going on through the Airports Authority of India.

- ❖ **Akola Airport (Shivni):**
  - Akola airport will have a 1400-meter-long runway and a building having 40 passenger capacity.
  - The process regarding the expansion of this airport is going on through the Airports Authority of India.
- ❖ **Kolhapur Airport**
  - Kolhapur Airport comes under the jurisdiction of AAI and land acquisition's responsibility lies with the state government.
  - Government allocated Rs. 2 crores for development of this land and acquisition of 10.93 hectare has been completed.
  - Completed acquisition of the land was expected to get completed by October 2024.
- ❖ **Ratnagiri Airport (ICG)**
  - The airport comes under the jurisdiction of Indian Coast Guard and the airport has been included under Udan Scheme in 2017.
  - Earlier the length of runway was 1,372 sq. mtrs, however Indian Coast Guard has increased its length to 1,700 sq. mtrs.
  - Below are proposed facilities at the airport:
    - ✓ Parallel taxitruck – 120 mtr wide X 1,400 mtr long
    - ✓ Navigation equipment (nav aids) – 170 mtr wide X 130 mtr long
    - ✓ Terminal building – 6.96 hectare sq.
  - MADC has been appointed for erecting terminal building and for the construction work of linking the road to the terminal.
- ❖ **Sindhudurg (Chipi Parule) Airport**
  - M/s. IRB infrastructure along with MIDC is expected to develop this airport on PPP basis.
  - The airport has developed on an area of about 275 hectare.
  - Passenger air transport has been started on 10th September 2021 in the presence of Chief Minister of Maharashtra and alliance air is operational there.
- ❖ **Jalgaon Airport**
  - This airport comes under the jurisdiction of AAI and it has been included in UDAN scheme of Government of Maharashtra.
  - A proposal is being sent to the Principal Secretary (Forest) that the project should be excluded from the Social Impact Assessment for the private sector.
- ❖ **Gondia Airport**
  - This airport comes under the jurisdiction of AAI.
- ❖ **Aurangabad Airport**
  - This airport comes under the jurisdiction of AAI.
  - MADC expressed that to expand airport, 139 acres will be needed, and its maintenance and upkeep needs to be conducted on regular basis.

UDAN Scheme – UDAN is a central government scheme and under Regional Connective Scheme 1) Amravati, 2) Gondia, 3) Nashik, 4) Jalgaon, 5) Nanded, 6) Solapur, 7) Kolhapur, 8) Ratnagiri, and 9) Sindhudurg has been covered.

In the first phase Nashik, Jalgaon, Nanded, Solapur and Kolhapur shall be developed whereas in the second phase airports at Amravati, Gondia, Ratnagiri and Sindhudurg willl be included.

IV. Seaports: -

The State boasts superior connectivity across the world via sea through 2 major and 48 small ports. Two major ports in the State are Mumbai Port and Jawaharlal Nehru Port Authority (JNPA). Captive jetties and multi-purpose jetties have been set up in 48 small ports of the state to undertake cargo handling. In year 2021-22 Mumbai Port and Jawaharlal Nehru Port handled respectively 598.90 lakh MT and 759.96 lakh MT cargo traffic. According to Loyads report JNPT is among the top 30 ports in the world. There are number of captive and multi-purpose jetties set up within the small ports, which also undertake cargo handling. The cargo handled by the non-major (minor) ports in 2023-24 was around 76.87 MMT.

Jawaharlal Nehru Port Authority (JNPA) is developing Vadhvan Port in Palghar district in participation with Govt of India and Maharashtra Maritime Board (MMB). The new port at Vadhvan will be a Major Port to be notified under the Indian Ports Act 1908 by Government of India. This port will be jointly implemented by JNPA and MMB with a shareholding of 74% and 26% respectively. The port will be developed based on Landlord Port. The port once developed shall be able to handle container vessels of size 16,000 TEU and above due to a deep draft of 18 to 20 mtr.



Exhibit 14: Maharashtra Sea Connectivity

- **Major ports in Maharashtra and their connectivity**:-

❖ **Jawaharlal Nehru Port :-**

This major port at Mumbai in the state has been operating since 1989 In the year 2021-22 the total traffic capacity handled by the said port is 76 MTPA. Major cargo handling through the said port is handled by containers.

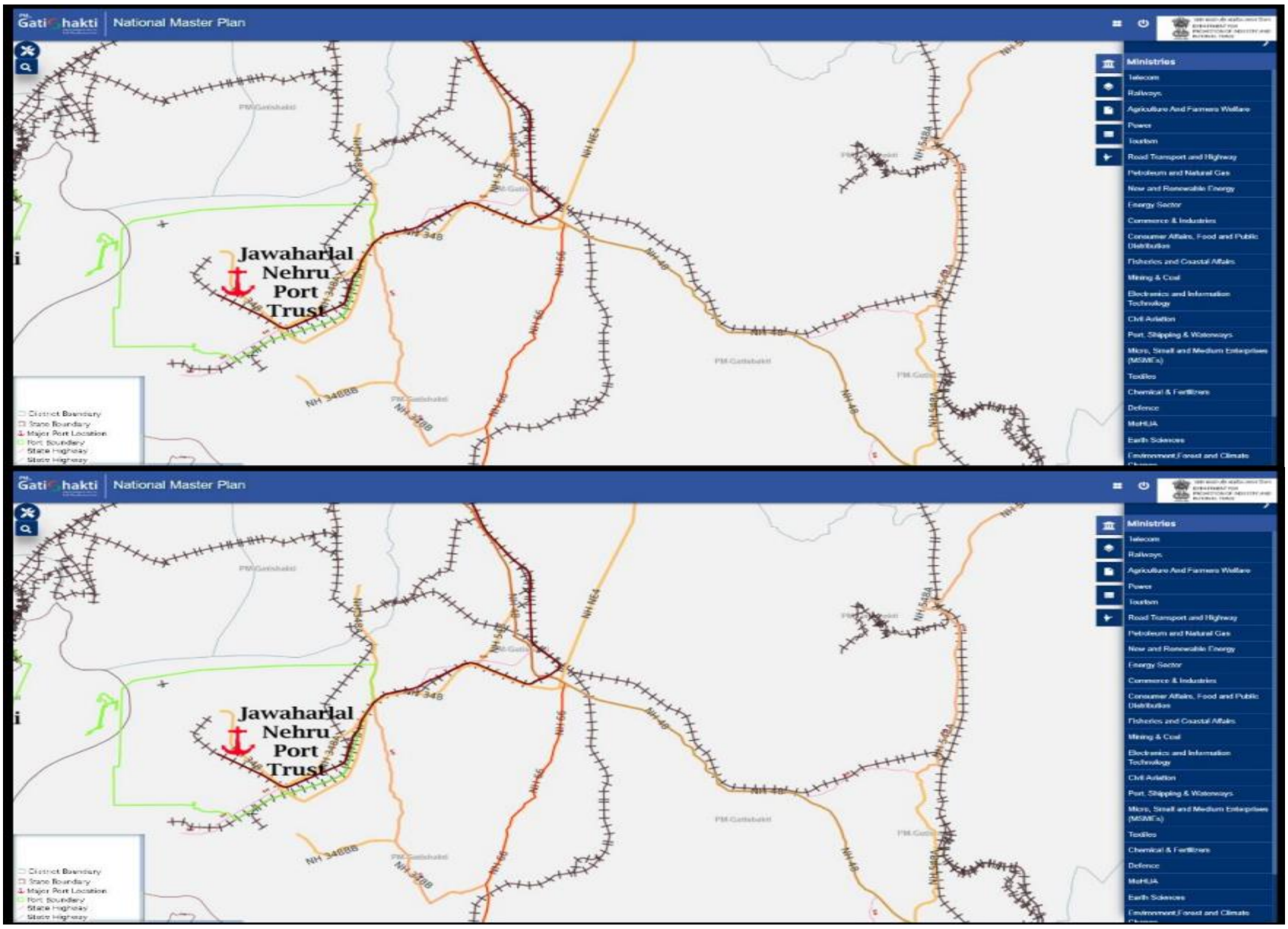


Exhibit 15: Jawaharlal Nehru Port connectivity status

Road Connectivity Status: Connected to NH348 and NH348A with road width of 6/8 lanes. The nearest highway is 5 km from the port.

➢ **Sagarmala Internal Road Link Project - Jawaharlal Nehru Port**

- The flyover at JNPTY Junction is 2 km long and the outward traffic of the Central/South Gate Complex is running from this flyover.
- The JNPT-6 to 8 laning route of NH-4B-SH-54 and Amra is 43.9 km long and the port is now connected by State Highway-54 and Amra route (NH-348A) to the proposed Navi Mumbai International Airport near Panvel and H- 4 is on the border.
- NH-4B-SH-54 and Amra's JNPT-6 to 8 lane route is 24m long and with bridge extension, access to 4th terminal and Third line for DFC loading traffic is facilitated.
- Evacuation road for container terminal is 3.5 km long and this road will help in speedy evacuation of containerized goods from DPW terminal.

➢ **Rail Connectivity Status:** Connected to Western Dedicated Freight Corridor (WDFC) and rail lines network.

➢ **Sagarmala under Rail Link Project - Jawaharlal Nehru Port**

- Rail connectivity to the 4th terminal being developed by Bharat Mumbai Container Pvt.. Ltd. (BMCTPL) -PSA is 6 km long and provides rail connectivity from the existing holding yard to the development terminal.
- Development of JNPT Part I DFC Compliant Common Rail Yard Development of JNPT Part II DFC Compliant Common Rail Yard, modification of ROB is 1.5 km long and will be capable of handling containers through JNPA Double Stack DFC rakes which will significantly reduce logistics costs.
- 3rd line rail connectivity from Jasai to JNPT is 11.4 km long with development to FCT (Phase-II), adding capacity of about 4.8 MTEU.

❖ **Mumbai Port: -**

This major port at Mumbai in the state has been functioning since 1873. The total traffic capacity handled by the said port is 60 MTPA in the year 2021-22. Major cargo handling through the said port is crude oil and POL cargo.

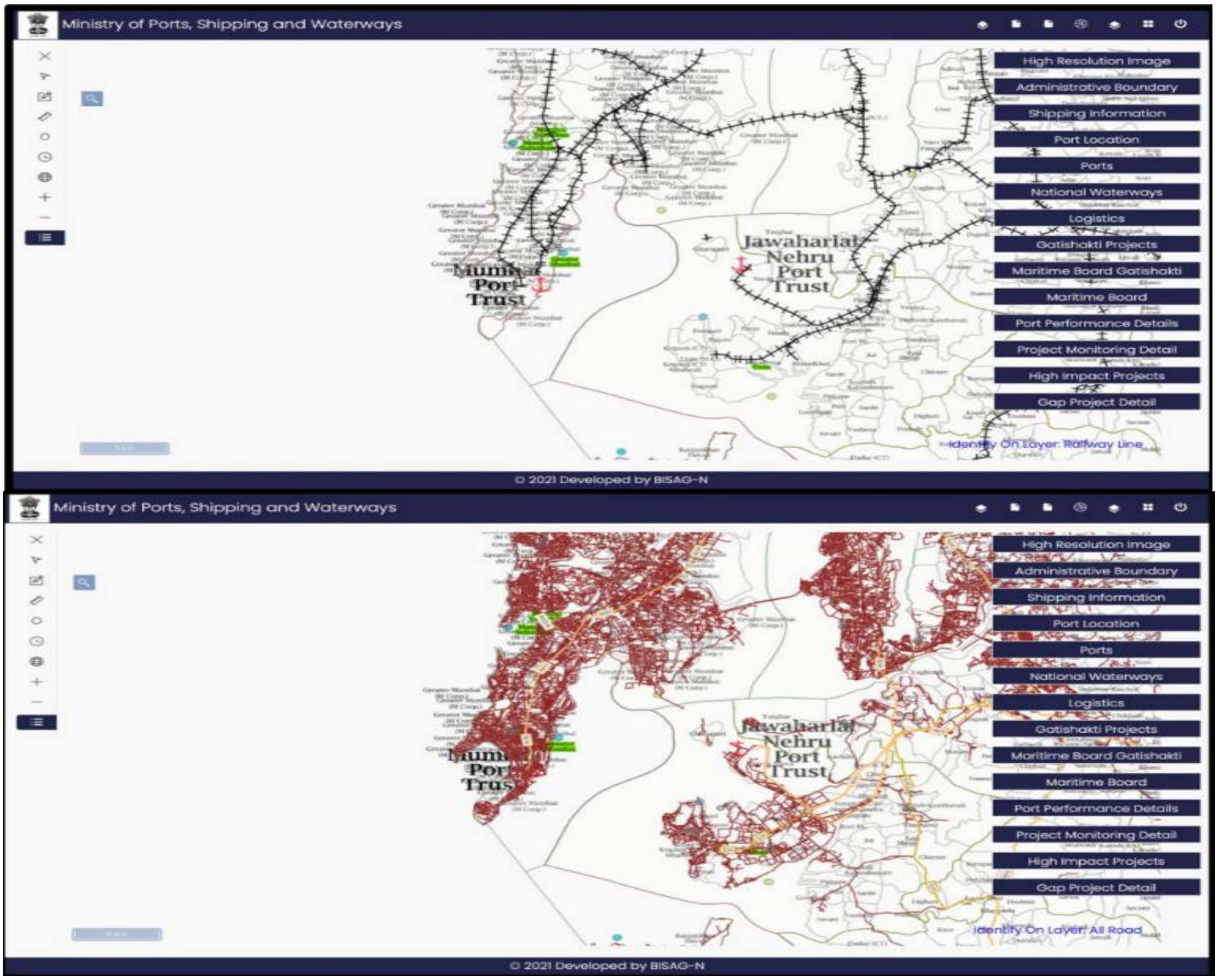


Exhibit 16: Mumbai Port connectivity status

➢ **Road Connectivity Status:** The port is well connected via NH-348Ax 40 km from Golden Quadrilateral Corridor.

➢ **Rail Connectivity Status:** The port is well connected by rail. The port is approximately 50 km. Away from WDFC.

- **Sagarmala Internal Rail Connectivity Project - Mumbai Port**

  A dedicated freight route between Wadala and Kurla for freight from MBPT is under evaluation and the movement of goods and cargo to the port is uninterrupted through congested city roads.

❖ **Wadhvan Port :-**

This major port at Palghar in the state is proposed to be operational from March 2028. All cargo handling is expected through the said port.

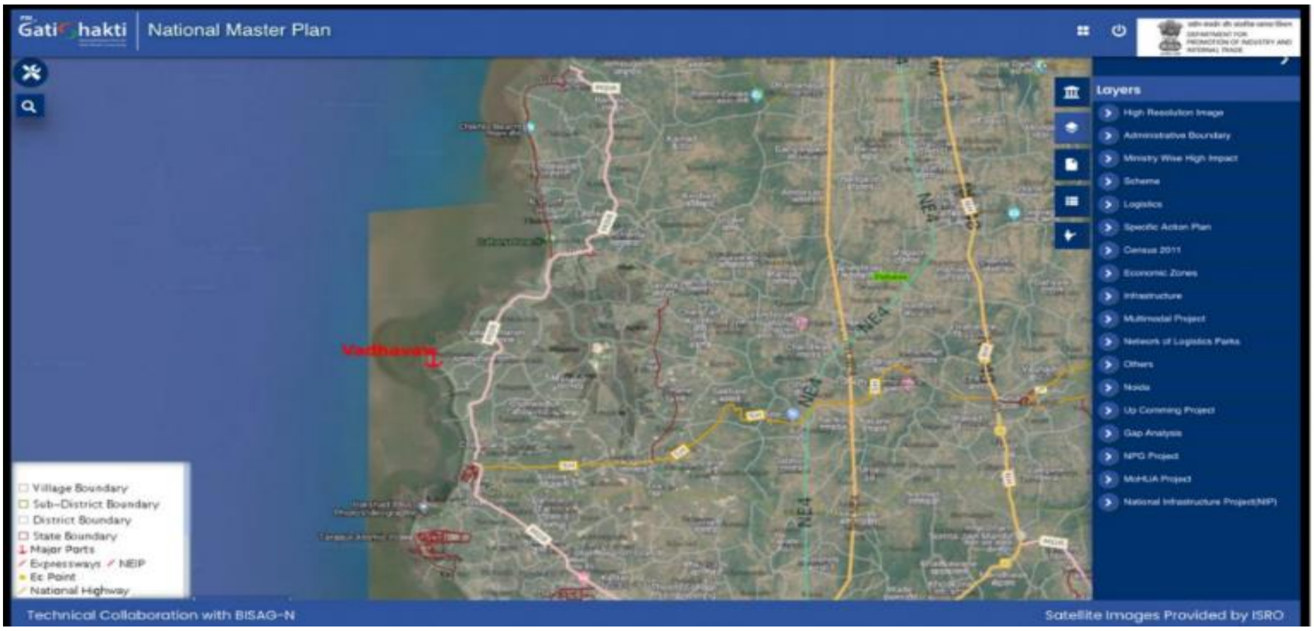


Exhibit 17: Wadhvan Port

➢ **Road Linking Project – Wadhvan Port**

- Connectivity to NH 8 to be extended via Tarapur-Boisar or Chinchani-Wangaon or Dahanu is 25 km and on completion will provide connectivity of containerized cargo worth around 1.365 million TEUs arriving at the port.
- Port connectivity by extension of NH-8 at Tawa is 34 km and NH connectivity to port is in progress. The following are the proposed projects of rail connectivity to the present port: -
  - ✓ Proposed greenfield port to connect trunk line between Wangaon to Dahanu station is 21 km and work is in progress.

❖ **Dharamtar Port :-**

It is a non-major port at Dharamtar in the state and has been operating since 1993-94. The total traffic capacity handled by the said port in the year 2023-24 is JSW Berth-25.26 MTPA Non-JSW Berth-4.75 MTPA. Cargo such as iron ore and coal are handled through the said port. The proposed projects of road rail connectivity to the port are as follows: -

- ✓ Extension of 2 km existing road from Dharamtar port to Wadakhal is proposed.
- ✓ New route of Dharamtar railway line is 10 km and extension work is proposed.
- ✓ Rail connectivity from Adani Cement Station to Pen (Dharamtar) is approximately 12 km and is proposed.
- ✓ Rail connectivity from Bharat Freight to Apta Rail connectivity (Dharamtar) is proposed to be approximately 18 km.

- **Dighi Port :-**

This non-major port at Rajapur in the state has been operating since 2004. The total traffic capacity handled by the said port is 0.55 MTPA in the year 2023-24. Cargo such as coal and bitumen are handled through the said port. The proposed projects of road rail connectivity to the port are as follows: -

  - ✓ Upgradation work is underway from SH 97-98-92 NH to north and south shores of Dighi port, 97 km of road work has been completed.
  - ✓ Upgradation of existing road links (NH548A and NH753AF) from 2 lanes to NH66 to 6 lanes on both sides is in progress, 98 km of road work has been completed.
  - ✓ A 20 km 4 lane road is proposed from DIGHI to Agardanda terminal entrance.
  - ✓ A 5.5 km bridge across the creek near Varal is proposed to connect both the terminal roads.
  - ✓ 4 lane (bitumen road), 14 km road connecting Rohya to both terminals is proposed.
  - ✓ A 12 km road of 4 lanes is proposed to connect both the cities of Pune.
  - ✓ A 108 km stretch of 6-lane road connecting Indrapur to Pune port is proposed.
  - ✓ Dighi port to Roha.proposed 35.59 km rail link.\

- **Jaigarh Port :-**

This non-major port at Jaigarh in the state has been operating since 2009. The total traffic capacity handled by the port in the year 2023-24 is 37.34 MTPA. Cargo such as coal, iron ore and sugar are handled through the said port. The proposed projects of road rail connectivity to the port are as follows:-

  - ✓ SH-164 Jaigarh to Nivli is a 4-lane 42 km road that will facilitate transportation of bulk cargo, LNG, LPG and other liquid cargoes.
  - ✓ Rail connectivity is planned from JSW Jaigarh Port to Kolhapur via JSW Jaigarh Port to Vaibhavwadi.
  - ✓ Ratnagiri to Jaigad (Angre Bandar) :- Expanded Railway Board (EBR) in its meeting held on 18.02.2019 decided that only one project between Vaibhavwadi - Kolhapur will be taken forward. Vaibhavwadi-Kolhapur new line project has been taken forward after cost sharing agreed by the state government.
  - ✓ Chiplun (Kokan Railway) to Karad (Central Railway) :- Expanded Railway Board (EBR) in its meeting held on 18.02.2019 decided that only one project between Karad - Chiplun and Vaibhavwadi - Kolhapur will be taken forward. Vaibhavwadi - Kolhapur new line project has been taken forward after cost sharing agreed by the state government.
  - ✓ Railway line from Bhoke Station to Phansawle area for JSW Jaigarh Port is proposed for evaluation.

- **Karanja Port :-**

This non-major port at Karanja in the state has been operational since 2019. In the year 2023-24 the total traffic capacity handled by the said port is 1.31 MTPA. Cargo such as steel coil is handled through the said port. The proposed road and rail connectivity projects related to the present port are as follows: -

  - ✓ A road of 1.57 km is proposed to reach Ro-Ro Jetty at Karanja.
  - ✓ New alignment Karanja Jetty to JNPT road (SH-348) is a 12 km road proposed.
  - ✓ Rail route from urban commercial loading terminal to port is proposed under assessment.

- **Kharvadeshwari Port :-**

  This non-major port (jetty) port at Khardeshwari in the state is functioning. In the year 2021-22 the total traffic capacity handled by the said port is 7.4 MTPA. Cargo such as container and general cargo is handled through the said port. The following are the proposed projects of road connectivity to the present port: -

  - ✓ It is proposed to construct a road of 0.6 km to reach Kharvadeshwari Jetty.

- **Korlai Port: -**

  It is a non-major port at Korlai in the state and handles fish and retail cargo. The following are the proposed projects of road connectivity to the present port: -

  - ✓ Upgradation of Korlai to Kolad and Korlai to Vadkal road is proposed.

- **Mandwa Port: -**

  This non-major port is proposed at Mandwa in the state. The following are the proposed projects of road connectivity to the present port: -

  - ✓ Separate alignment is proposed for 21 km link road from Mandwa to Alibaug

- **Nandgaon Port :-**

  This non-major port at Nandgaon in the state is proposed for various cargoes. The following are the proposed projects of railway connectivity to the present port:-

  - ✓ A 20 km rail link is proposed from Nandgaon port to Boisar.

- **Narangi Port :-**

  This non-major port at Narangi in the state is proposed for various cargoes. The following are the proposed projects of road connectivity to the present port:-

  - ✓ Construction of approach road to provide RORO facility at Narangi is proposed for evaluation.

- **Reddy Port :-**

  It is a non-major port at Reddy in the state and has been operating since 2004. The total traffic capacity handled by the said port is 0.94 MTPA in the year 2023-24. Iron ore cargo is handled through the said port. The proposed road and rail connectivity projects related to the present port are as follows:-

  - ✓ A 25 km 4 lane road is proposed from SH-123 from Reddy Bandar to Satarda. This road will facilitate transportation of bulk cargo, LNG, LPG and other liquid cargoes
  - ✓ Rail connectivity from Reddy Bandar to Sawantwadi Road station of Konkan Railway is proposed under assessment.

- **Revdanda Port :-**

  JSW Steel Salav Ltd's jetty is operational since 1993 and Indo Energy International Ltd's jetty is operational since 2019. In the year 2023-24 the total traffic capacity handled by the said port is 1.01 MTPA. Iron ore and coal cargo are handled through the said port. The proposed road and rail connectivity projects related to the present port are as follows:-

  - ✓ Upgradation of Sanegaon to Wakan and Sanegaon to Kolad roads is proposed.
  - ✓ Rail connectivity is proposed from Indo Energy (Sanegaon) to Roha.

- **Revas Port :-**

  This non-major port is proposed at Revus in the state. The following are the proposed projects of rail connectivity to the present port:-

  - ✓ A 26 km rail link is proposed from Revas port to Hamrapur.

- **Vijaydurg Port :-**

  This non-major port is proposed at Vijayagurg in the state. According to the mode of transport, the cargo distribution road is expected to be 100 %. A large amount of cargo will be handled

through the said port. The proposed road and rail connectivity projects related to the present port are as follows:-

- ✓ Upgradation of 54 km of 4 lane road from Vijaydurg to Talere is proposed.
- ✓ A 60 km rail link is proposed from Vijaydurg to Vaibhavadi.

Sagarmala Programme: The programme aims to promote port led development. The vision of the programme is to reduce logistics cost of import-export and domestic trade. There are projects identified across areas of port modernisation and new port development, port connectivity enhancement, port led industrialization and community development under this programme.

Under the Coastal Berth Scheme (as part of the Sagarmala Programme) implemented by the Ministry of Ports, Shipping and Waterways, construction of jetties, coastal berths and Ro-Ro services Maharashtra Maritime Board and JNPT has initiated following projects:

Sr. No.	Construction Type	Place	Responsible Agency
In Progress			
1.	Ro-ro Service Jetty	Gorai	MMB
2.	Ro-ro Service Jetty	Kharwadeshwari	
3.	Ro-ro Service Jetty	Manori	
4.	Ro-ro Service Jetty	Borivali	
5.	Ro-ro Service Jetty	Rewas	
6.	Ro-ro Service Jetty	Mora	
Completed			
7.	Ro-ro Service Jetty	Vasai	MMB
8.	Ro-ro Service Jetty	Narangi	
9.	Overseas Jetty	Ghodbunder	
10.	Overseas Jetty	Malvan-Sindhudurg	
11.	Ro-ro Service Jetty	Bhayandar	
12.	Ro-ro Service Jetty	Mandva	
13.	Coastal Berth	JNPT	JNPT

Inland Container Depot (ICD) – Inland Container Depots (ICDs) plays important role in the logistics sector. ICDs serve as a temporary storage facility for containers before they are transported to the port and loaded onto ships. This function is particularly important as it helps to decongest vital port spaces. Moreover, by providing local warehousing solutions, ICDs help to prevent exorbitant port docking charges in the form of port demurrage charges.

In Maharashtra, there are 17 Government recognised ICDs that plays a vital role in the state's logistics and trade. Maharashtra has the maximum number of ICDs in India with a total area of 2,787.78 hectares. The significance of inland container depots lies in several key aspects. They play a major role in connecting sea and land transport, enabling efficient movement of goods by providing storage space for containers until they are ready for shipment to their destination. 5 new ICDs are being proposed to be opened in Maharashtra in near future. These ICDs contribute significantly to the state's economy by facilitating trade and providing logistics solutions. They are an integral part of Maharashtra's logistics infrastructure and play a crucial role in state's economy. In near future 5 new Inland Container Depots (ICDs) will be developed in Maharashtra

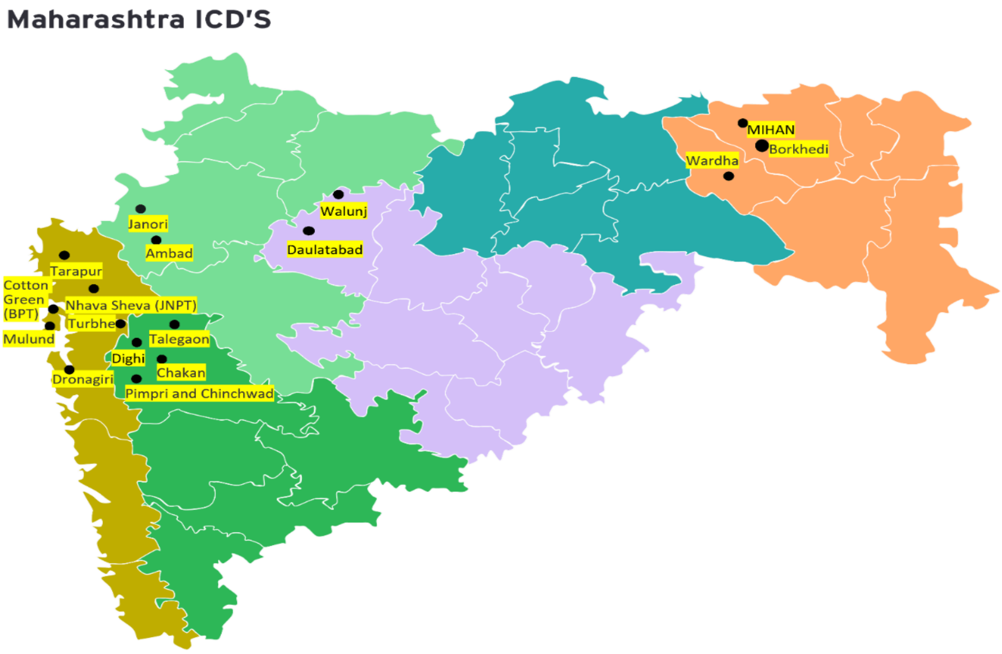


Exhibit 18: ICDs in Maharashtra

1.2 Important Definitions:-

Logistics refers to production and consumption, storage, value addition, transportation and handling of goods and related services. "Logistics infrastructure" is made up of nodes and connections. Nodes typically include ports, stations, multimodal logistics parks (MMLPs), warehouses and other commercial establishments. Connectivity is connected by roads, railways, shipping, inland waterways, airways, pipelines, etc. and is used by various carriers.

Maharashtra Logistics Policy 2024 focuses on holistic logistics infrastructure by promoting private investment and also Public Private Partnership (PPP) mode of investment, joint ventures, etc. For this purpose, the logistics parks are classified as Multi-Storeyed, Small, Large, Mega, and Ultra mega logistics parks based upon scale of operations and area earmarked for logistic and related eligible activities. The eligible logistic activities also include the independent warehouses and cargo handling units, integrated truck terminals, related logistics infrastructure/facilities promoted by private or public entities. The details of the logistics parks and related logistics activities are defined as below:

(I) Logistics Parks: This includes open/closed storage of goods, consolidation/segregation of goods, distribution, transfer of goods and containers between different modes, controlled temperature / ambient storage, custom bonded warehouses, material handling equipment, parking, efficient handling of products and value addition as required for delivery. Includes services and other related facilities.

The logistics park in general should include the following activities: (This list is indicative)

(A) Logistics Services:

- Warehousing & Storage facilities and Self-Storage
- Cargo Aggregation/ Segregation
- Sorting, Grading, Packaging/ Repacking/Tagging & Labelling, Inspection, Testing, Quality Check
- Distribution/ Consumer Distribution
- Inter-modal transfer of material and container
- Sewage and drainage lines
- Effluent treatment and disposal facilities
- Open and closed storage
- Ambient condition storage for transit period
- Custom bonded warehouse
- Container terminals
- Material handling equipment facilities for efficient movement and distribution of semi-finished and finished products
- Firefighting arrangements.
- Parking
- Experience Centres
- Factory Outlets

(B) Infrastructure:

- Internal roads
- Power Lines
- Communication facilities
- Internal Public Transportation System
- Water distribution and water augmentation facilities

(C) Business and Commercial Facilities:

- Guest Houses
- Canteen
- Medical Centres
- Petrol Pump
- Banking and finance
- Office Spaces
- Hotel
- Restaurants & Banquets
- Hospital/ Dispensary
- Administration Office

(D) Common Facilities and other related commercial activities:

- Weigh Bridge
- Skill Development Centre
- Computer Centre
- Sub-contract exchange
- Container Freight Station
- Production Inspection Centre & Service Centres
- Repair workshop for vehicles and production
- Retailing
- Dormitories

Maharashtra Logistic Policy 2024 has set the objective of developing 10,000 acres of logistic infrastructure network in the state. For the systematic and planned growth across the state by keeping integrated approach and holistic development of the sector, the logistics parks and related logistic infrastructure / facilities are planned to establish across the state. The parks and facilities will be setup by private investments with state support. The parks are classified as Multi-storeyed Logistic Park, Small Logistic Park, Large Logistics Park, Mega Logistic Park and Ultra Mega Logistic Park. The various types of parks will continue to function as integrated projects providing various service facilities in the logistics sector. The features of classified parks are as below:

- **Small Logistics Park**: A “Small Logistic Park” is defined as one that is spread over a minimum of 5 acres of contiguous land, minimum investment of Rs. 10 crores and having minimum 15 meters wide access road. These logistic parks will be promoted by MSMEs to have Urban/Semi-urban/Rural level logistic network across the state to strengthen the supply chain, creating planned logistic infrastructure across the state.
- **Large Logistics Park:** A “Large Logistic Park” will be defined as one that is spread over a minimum of 50 acres of contiguous land and minimum investment of Rs. 100 crores. This category of logistics park is to create a better logistics network with effective investment in the logistics sector, facilities for expansion, use of advanced technology for commercialization etc.
- **Mega Logistics Park**: A “Mega logistic park” will be defined as one that is spread over a minimum of 100 acres of contiguous land and minimum investment of Rs. 200 crores. These parks should have global level technology such as robotics, AI, IoT and Blockchain to have the logistic operations on optimal efficiencies.
- **Ultra Mega Logistics Park**: An “Ultra Mega logistic park” will be defined as one that is spread over a minimum of 200 acres of contiguous land and minimum investment of Rs. 400 crores. These Ultra Mega Logistics Park will be equipped with world class technologies, inclusion of robotics, drone like systems, will lead to automated and massive investment activities.

- **Multi-Storeyed Logistics Park:** The "Multi-Storeyed Logistics Park" are the consumer centric parks under the jurisdiction of special planning authorities for urban development like MMRDA, CIDCO, PMRDA, Municipal corporations etc. for systematic and planned logistics set up on minimum 20,000 sq.ft. of land and minimum investment of Rs. 5 crores. The rise in urbanization and increasing e-Commerce activities, needs faster delivery of consumer goods, perishable items, FMCG and food products to the end users. These logistics parks will be multi-storied high rise logistic park considering the scarcity of open land/spaces in cities and urban areas. It will be helpful for enhancing the efficiency of supply chain, integrated facilities like back-office operations, retailing, space for parking, logistics related services to be setup at multi-storied logistic park due to exploration of available space. The multi-storied logistic park will also be helpful for hygienic storage facilities, healthy environment for health and food related operations etc. The integrated facilities in multi-stories logistics park will further boost an employment opportunity to the local youths and startups.

  Bifurcation of area under logistic park: All defined Logistics Parks under Policy namely Multi-storeyed, Small, Large, Mega and Ultra Mega Logistics Park will be the Integrated Logistics Parks having core Logistics activities and support services/activities. A minimum of 60% of the total area notified under Multi-storeyed, Small, Large, Mega and Ultra Mega Logistics Park shall be earmarked for providing core logistic services and remaining 40% of total area will be permitted for support services, common facilities, and other related commercial activities. In addition to that, for mega and ultra mega logistics parks, up to 20% area will be permitted for non-polluting Green and white allied industrial logistics use from the 40% area. The increase in minimum area for logistic above 60% (viz. 70:30, 80:20, 90:10) will be permitted automatically and no separate permission will be required from department. Accordingly, for mega and ultra mega logistics parks, up to 20% area will be permitted for non-polluting Green and white allied industrial logistics use from the balance area i.e. 30%. 20% and 10%. Even in the case of granting additional FSI by authorities, the condition of minimum 60% area for logistic should be maintained in any case.

Classification of Logistics Parks

SN	Classification	Project/ Park Minimum Area (Acres)	Minimum Investment in FCI (Rs. Crores)
1	Small Logistics Park	05	10
2	Large Logistics Park	50	100
3	Mega Logistics Park	100	200
4	Ultra Mega Logistics Park	200	400
5	Multi-Storeyed Logistics Park	20,000	05

All types of logistics parks described above should have the required core logistic facilities and co-related facilities, support services, related commercial activities to be called as 'Integrated logistics project'. These parks shall be established on 60:40 ratio basis, wherein 60% area shall be mandated for logistic purpose (Storage/Warehousing) and rest 40% can be utilised for related services, commercial activities, dormitories. The cost towards the land and development of land will not be the part of FCI.

(II) Independent / Standalone units providing Logistics:-

The Maharashtra Logistics Policy 2024 promotes entrepreneurship in logistics sector, MSMEs, new generation youths and startups so as to have widespread logistics network basis on "hub and spoke" model to reduce cost and time in movement of cargo. The independent warehousing and cargo handling units basically promoted by MSMEs will promote e-Commerce and strengthen local supply chain and will provide warehousing facilities for distribution purpose. The tech driven startups have a huge scope in today's logistics world. Policy supports all these initiatives, startup ideas, technology

integrations, and global networking. The base level logistic starts from privately owned storage, warehousing and cargo handling units. The units under these categories are defined as below and will be eligible for the incentives:

A. **Warehousing and Cargo Handling Units:** Logistics Storage Units means open/closed area developed over a with a minimum of 20,000 sq. feet Built up Area with base FSI will be designated as Logistics Storage Units. The Logistics Storage Units will be allowed applicable FSI or 1, whichever is higher. Warehouses shall provide facilities for handling the cargo, storage of cargo in bulk/ break bulk form and loading and unloading facilities. It may also include activities - Picking, Sorting, Grading and Packaging.

B. **Silo:** Silos are structures developed over a minimum of 1 acre used for storing bulk cargo in both solid and liquid form having a storage capacity of at least 1,000 metric tonnes and can be constructed of various materials such as concrete/ steel depending on the cargo type to be stored.

C. **Cold Storage:** Cold storage facilities are facilities for storage and minimal processing of perishable/temperature sensitive goods such as agricultural, horticulture, dairy, fish and marine, poultry and meat products, medicines etc. Minimum built-up area of 20,000 sq.ft is required to be eligible for incentives under the policy. A cold storage facility shall consist of the following main components:

    - Controlled Atmosphere (CA)/ Modified Atmosphere (MA) chambers, Variable Humidity Chambers, Ambient Storage, Individual Quick Freezing (IQF), blast freezing, etc.

(III) Independent /Standalone Units in logistics Activities:

Following activities which are owned and operated by MSMEs as an independent unit will be incentivized. The activities covered under these are mentioned as below:

- **Private Freight Terminal:** A terminal notified under Private Freight Terminal (PFT) policy to deal with rail-based cargo including containers. "Greenfield PFT means a new PFT commissioned on private land under the provisions of the PFT policy. Brownfield PFT is used to refer to an existing private siding (A siding is a separate road adjacent to the main railway line) converted into PFT under the policy.
- **Integrated Truck Terminals:** In road transport, goods are transported in large quantities by trucks. A large amount of manpower is involved in this business and the aim is to develop and strengthen the sector as an organized sector through integrated truck terminals. The Integrated Truck Terminals should have a minimum area of 5 acres with a minimum investment of Rs. 5 crores ((25% of the total cost of land in the project cost will be considered as part of fixed investment) Through integrated truck terminals, road traffic congestion, irregular parking, social amenities and healthy environment for drivers, security of goods, movement of goods will be provided to the manpower in this area at a moderate cost. The establishment of integrated truck terminals will be encouraged mainly at strategic locations such as roads, highways, industrial areas, big cities, commercial areas, shopping centers, market complexes.

Mandatory facilities at an integrated truck terminals:-	**Optional facilities at an integrated truck terminal :-**
• Truck Parking area • Dormitories/ Resting area for drivers & employers • Rest rooms • Food courts • Repair and maintenance of the trucks • Weigh Bridges • Primary medical facilities • CCTVs / Security Cameras	• ATMs • Fuel stations • Stores for spare parts • EV charging stations • Local sales stores • Loading/ Unloading docks • Vehicle wash facility

Following Logistic activities play key role in smooth handling and distribution of cargo avoiding the congestion at seaport, dry ports, and airports. Maharashtra Logistic Policy 2024 will facilitate these activities by faster clearances, connected infrastructure and coordination with Government of India for getting approvals. The activities covered under these are mentioned as below:

- **Container Freight Station:** Container Freight Station refers to Services for import and export, container handling / clearance under customs control in or out of the port are provided by the container freight station enterprise. Storage facilities for bonded or non-bonded cargo, parking areas and necessary facilities for carrying out related processes are provided by container freight stations.
- **Air Freight Station:** Air Freight Station (AFS) refers to an off-airport common user facility equipped with fixed installations of minimum requirement and offering services for handling and temporary storage of import and export cargo, etc. These facilities shall be equipped with customs/ non-customs bonded warehousing, parking area etc. and other common user facilities required to carry out efficient operations. These facilities shall be developed at strategic locations to provide smooth connectivity to the airports and may also have extended area leased out to e-commerce zones.
- **Inland Container Depot:** Inland Container Depot (ICD) refers to an off seaport facility having such fixed installations or otherwise, equipment, machinery etc. providing services for handling and/or clearance of laden import/ export containers, under customs control and with storage facility for customs bonded or non-bonded cargo. These ICDs have road connectivity, rail connectivity, customs/non-customs bonded warehousing, truck terminals etc. and other common user facilities required to carry out efficient operations.
- **Free Trade and Warehousing Zones:** The objective of FTWZ is to facilitate import and export of goods and services with freedom of trade and transactions in a free currency. FTWZs play an important role in export growth through duty deferral and duty waiver on re-exported goods. FTWZ projects help businesses optimize their supply chain to reduce costs and become competitive in international markets. Warehousing, storage and distribution facilities for transshipment and re-export operations are provided through FTWZ.

1.3 Maharashtra Integrated Logistic Master Plan :-

Maharashtra aims for becoming $1 trillion economy by 2028. Maharashtra Logistic Policy 2024 will play a pivotal role for holistic development of logistic sector across the state and give boost to the economy. The prime objective of Maharashtra Logistics Policy 2024 is to reduce time and Cost of logistics through a comprehensive integrated logistics master plan considering next 10-year growth. The Policy endeavours to further boost, streamline, and incentivize the logistics sector in the state in alignment with the objectives of National Logistics Policy of India.

One of the important element of the Maharashtra Logistics Policy 2024 is the 'Maharashtra Integrated Logistics Master Plan' which is a precise mapping of logistics areas, having connectivity details and relevance with geographical spread of logistics infrastructure. The Masterplan has defined as district, regional, state, national and international mega logistics hubs across the state to have the systematic and planned logistics development considering the strength of each area of the state and expected economic development in the next 10 years time. Logistics masterplan is designed so as to have minimum one node at each district of the state. The details are as follows:

District Logistics Nodes – 25 (Minimum 100 acres in each district)	Raigad, Sindhudurg, Ratnagiri, Satara, Sangli, Kolhapur, Solapur, Nandurbar, Jalgaon, Ahmednagar, Buldhana, Akola, Washim, Yavatmal, Wardha, Bhandara, Gondia, Chandrapur, Gadchiroli, Hingoli, Parbhani, Beed, Latur, Dharashiv, Jalna
Regional Logistics Hubs – 5 (300 acres each)	Nashik – Sinnar, Kolhapur – Ichallkaranji, Dhule – Shirpur, Amravati – Badnera, Nanded – Deglur
State Logistics Hubs – 5 (500 acres each)	Thane – Bhiwandi,Pune – Purandar,Palghar – Vadhvan Ratnagiri – Sindhudurg,Chhatrapati Sambhaji Nagar – Jalna
National Logistics Mega-Hub (1500 acres)	Nagpur – Wardha National Logistics Mega-Hub
International Logistics Mega-Hub (2000 acres)	Navi Mumbai – Pune International Logistics Mega-Hub

(Note :- Logistics Masterplan is designed with a vision to have at least one node at each district of the state.)

Features of the Maharashtra Integrated Logistics Master Plan :- The Maharashtra Integrated Logistics Master Plan has been proposed on the concept of integrated development of all concerned parties in the logistics sector by providing high quality logistics facilities to the industrial businesses. Through the said plan, it will contribute a lot to facilitate integrated planning and connectivity and to reduce the cost of logistics by enabling transport modes and adopting more advanced technology. It will help improve the efficiency and competitiveness of the logistics sector in Maharashtra. Under the policy, existing and upcoming infrastructure projects, industrial development and export activities will be developed in an all-inclusive manner, keeping in view the focal points of potential economic growth in Maharashtra till the year 2030. Active planning under the policy will help promote sustainable development through efficient utilization of regional potentials. The Maharashtra State Logistics Masterplan includes development of logistics zones connected to major ports such as Panvel Khadi, Dharamtar Jetty, Salav Jetty, Agardanda Port, Jaigad Port, Angre Port, Vijaydurg Jetty, Reddy Port.

Maharashtra Logistics Policy 2024 and Integrated Logistics Master Plan to provide multimodal connectivity to various economic sectors will be important to link with Prime Minister Gati Shakti Master Plan launched in 2021 by the Central Government.



Exhibit 19: Logistics Masterplan of Maharashtra

The Maharashtra Logistics Masterplan will be a base framework to enable the development of logistics infrastructure in a planned manner across the state. Special incentives permissible for infrastructural development at district nodes, regional development centers and hubs directed towards the incentives provided under the policy to logistics sector entities are specified in the policy. The geographical area of the state is classified in the three zones, namely Zone-1, Zone-2 and Zone-3 for extending various benefits considering the potential of the respected area.

- **Zone 1: Vidarbha & Marathawada Region**

  This zone includes a total of 19 districts of Vidarbha & Marathwada region. The state plans to set up 1 National Logistics Mega Hub (1500 acre), 1 State Logistics Hub (500 acre), 2 Regional Logistics Hub (300 acre) and 15 District Logistics Nodes (100 acres) on around 4100 acres of land in Zone 1. Small, Large, Mega and Ultra Mega Logistics Parks developed in these earmarked regions will be incentivised during the policy period of 5 years.
- **Zone 2: Ratnagiri – Sindhudurg, Dhule – Nandurbar and remaining D & D+ areas in Maharashtra as per PSI 2019**

  The state plans to set up 1 State Logistics Hub, 2 Regional Logistics Hub, and 10 District Logistics Nodes on around 2100 acres of land in the zone 2. Small, Large, Mega and Ultra Mega Logistics Parks developed in these earmarked regions will be incentivised during the policy period of 5 years.
- **Zone 3: Rest of Maharashtra**

  This includes area other than Zone 1 and Zone 2 areas. The State plans to set up 1 International Logistics Mega Hub, 3 State Logistics Hubs, and 1 Regional Logistics Hub on around 3800 acres.

1.4 District Logistic Nodes (DLN) :-

District Nodes shall be developed on a minimum 100 acres of land parcel in each district. 15% area in respective district MIDCs will be reserved for the District Logistic Nodes. Development of these nodes shall be based on the district's inherent business opportunities and traditional skills. These encompass the existing industrial areas which may have potential as an economic/industrial growth centre in the future of district's agriculture, industrial, and services sector. To promote the establishment of District Logistics Nodes, Regional Officer, MIDC in coordination with District Logistic Coordination Committee (DLCC) will identify appropriate land in a designated area of district, These district nodes may be established on a contiguous land parcel or at 2-3 industrial locations of the districts to be connected as "Hub and Spoke".

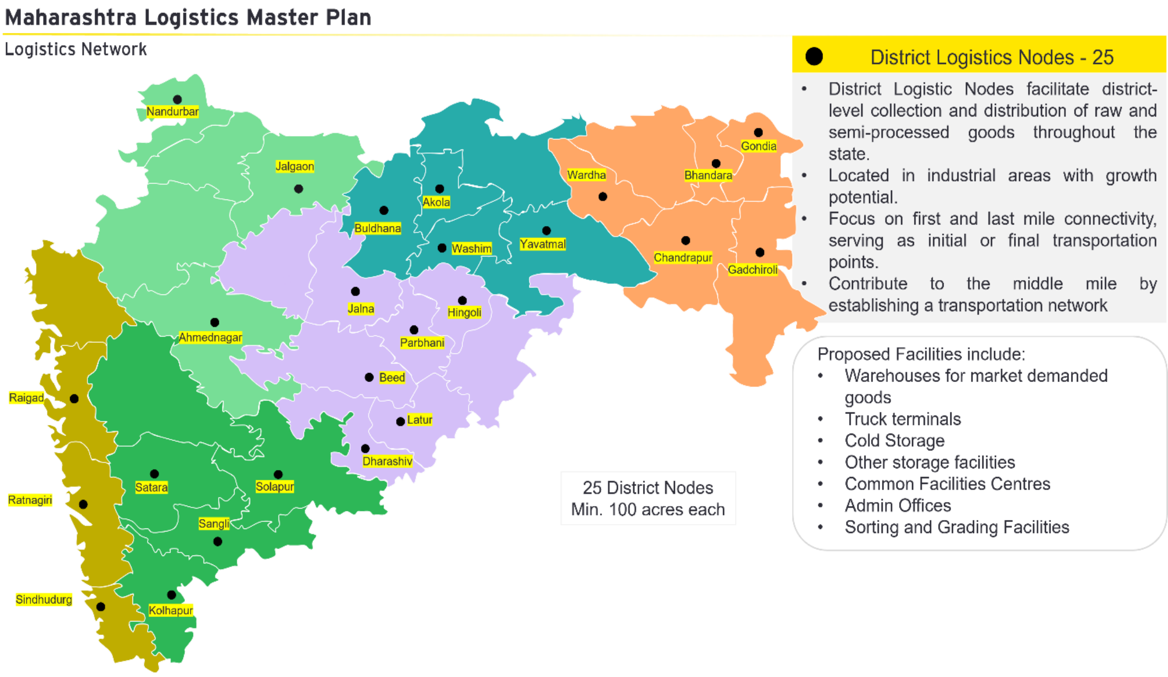


Exhibit 20: District Nodes of Maharashtra Logistics Masterplan

Such nodes will reflect the local industrial composition of the district and will ensure availability of necessary logistics infrastructure (Warehousing/cold chain/transportation etc. facilities/other supplementary facilities) at the district level. Availability of logistics infrastructure at district level and local level will improve competitiveness of industries and businesses, reduce storage and transportation costs. Also the wastage of temperature sensitive/specialty products will be reduced.

25 district nodes have been determined as district hubs in the state taking into consideration the connectivity of industrial areas, agricultural areas, commercial hubs, state/national highways, railways, airways, waterways and ports. As proposed under the Maharashtra Logistics Policy-2024, an integrated logistics master plan will help strengthen the competitiveness of industries by creating a comprehensive network of excellent logistics facilities in all sectors of the state. Development of District Logistics Node will be coordinated by District Logistics Coordination Committee (DLCC) under the Chairmanship of District Collector.

1.5 Regional Logistics Hubs (RLH) :-

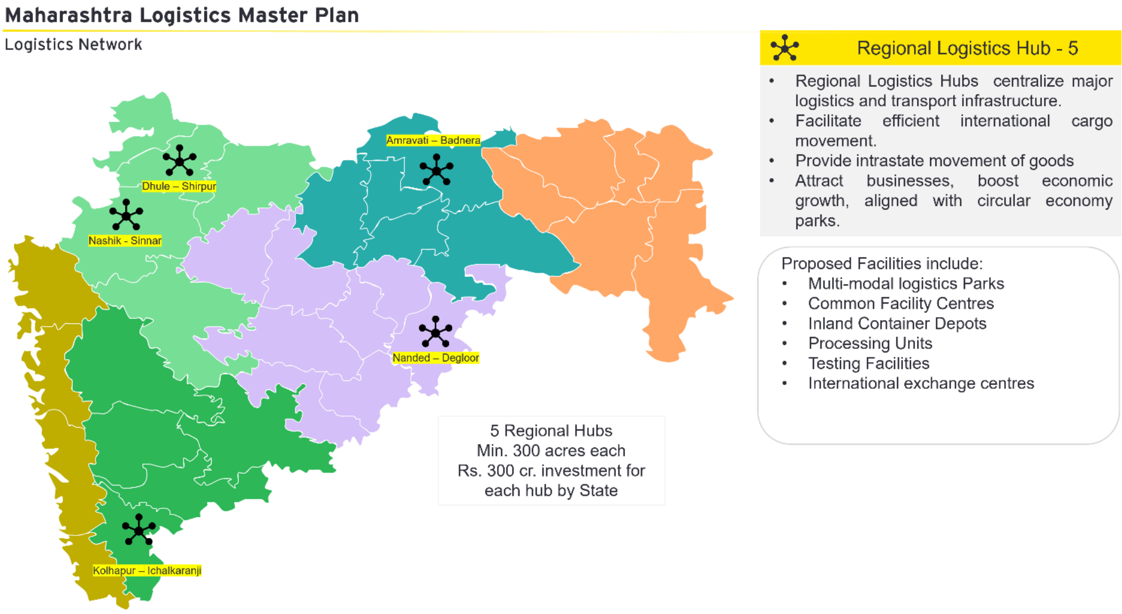


Exhibit 21: "Regional Logistics Hubs" of Maharashtra Logistics Masterplan

Due to the density of transport infrastructure and convenient geographical locations, regional logistics hubs have been planned to ensure seamless connectivity across the state. These Regional Logistics Hubs will complement the development of National Highways/Expressways, Multi-modal Logistics Hubs, Dry Ports and Special Economic Zones and an overall regional level better logistics network will be developed in each region (minimum area 300 acres).

Regional Logistics Hubs will be set up at five divisional headquarters each within Marathwada, Nagpur, Amaravati, Pune, and Nashik region.

Total 5 regional Logistics hubs proposed will be co-terminus with the proposed Circular Economy Parks, identified in Thane, Pune, Nashik, Chhatrapati Sambhaji Nagar, Nagpur due to their potential for international movement of cargo. The Regional Logistics Hubs will help in reducing logistics cost by providing an interface either for international airports or major international ports, national and state highways, ports, etc. details of the same are mentioned below:

Sr. No.	Regional Logistics Hub	National Highways	State Highways	Railway Junctions	Prominent Sectors
1.	Nashik- Sinnar	NH 47, 848, 160	SH 7, 8, 18, 20, 24, 25, 30	Nashik road, Manmad jn, Nagarsol	Agro Products
2.	Amravati – Badnera	NH 46, 343J	SH 6, 8, 10, 24, 194, 173, 200, 203, 204, 207, 212, 237, 239, 240, 241, 243, 244, 248	Amravati, Badnera Jn	Agro and Textile
3.	Nanded-Deglur	NH 361, 161, 161A, 50	SH 3, 168, 222, 225	Harmandar Sahib Nanded	Agro and Spices
4.	Dhule- Shirpur	NH 47, 52, 53, 46, 60	SH 1, 4, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 22	Dondaicha	Textile
5.	Kolhapur-Ichalkaranji	NH 47, 48, 166	SH 115, 116, 127, 134	Chhatrapati Shahu	Agro and Engineering

The aforesaid hubs will also act as a catalyst for industrial development by facilitating industrial cargo movement, helping to reduce transport costs and promote trade. These logistics hubs will boost regional and state economic growth by providing excellent infrastructural logistics facilities and efficient transport means. The logistics hub will attract business and investment due to its strategic location, along with other initiatives of the state government, especially in the areas of Export Promotion and Circular Economy, which will assist in economic development.

1.6 State Logistics Hub:-

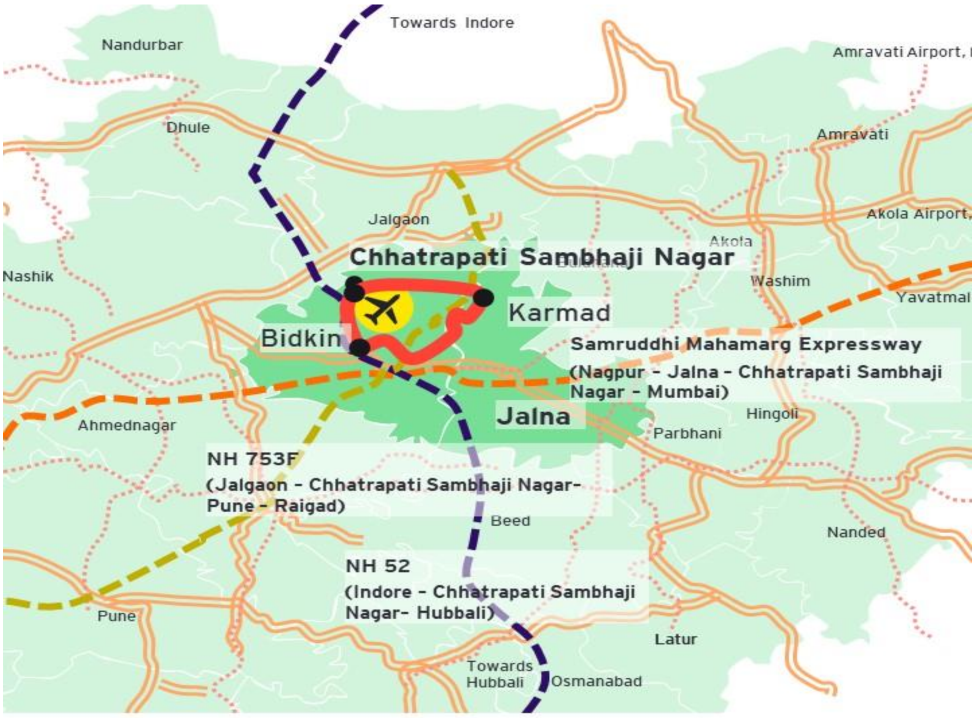
The economic development potential of the state is widening and for the next phase of industrial progress, development of 5 state logistics hubs are planned (minimum area of 500 acres). These State Logistics hubs are Thane-Bhiwandi, , Ratnagiri-Sindhudurg, Pune – Purandar, Palghar-Vadhvan and Aurangabad - Jalna. Financial assistance in the form of grants from the State Government will be made available to entrepreneurs/developers for developing necessary logistics infrastructure and ancillary infrastructure under the proposed 05 State Logistics Hub. Special incentives for setting up Mega and Uultra mega logistics park will be provided.

A) Chhatrapati Sambhaji Nagar - Jalna State Logistics Hub

Chhatrapati Sambhaji Nagar -Jalna region is a prominent industrial hub of the state and a logistic hub spanning over 500 acre land shall be developed here. Chhatrapati Sambhaji Nagar is major centre for silk and cotton production. In addition, it is also a major manufacturing hub for engineering, automotive, platstic, pharmaceuticals, steel and agro process. Chhatrapati Sambhaji Nagar district boasts off with 3 MIDC industrial areas in Chikalthana, Shendra and Waluj. AURIC (Chhatrapati Sambhaji Nagar Industrial City) being developed at the Shendra-Bidkin area is one of India's first greenfield smart industrial area which is expected to boost the trade and export from the region. Proximity of AURIC to DMIC (Delhi Mumbai Industrial Corridor) provides a strategic advantage from logistical point-of-view. Newly developed Samruddhi Mahamaharg shall play as a key enabler for the growth of this proposed state hub. Jalna district's major industries include engineering, plastic, and agriculture. In addition to that refineries, steel re-rolling, tiles, cement pipe, fertilizers, insecticides, pesticides, and sugar factories also plays key role in the economic and industrial development of the district.

The location of the proposed state logistics hub will enable the region's economy to grow along with strengthening the existing logistics framework. Following facilities shall be part of this proposed logistics hub:

- Integrated Logistic Park
- Modular flexible Warehouses / Cold and Dry storage facilities
- Common facility centres
- Truck Terminals
- R&D and Testing Facilities
- Administrative support for national and international trade



Chhatrapati Sambhaji Nagar - Jalna State Logistics Hub

- ✓Serves as a crucial node of the Delhi Mumbai Industrial Corridor, bolstering national logistics.
- ✓Located near major highways, ensuring efficient connectivity with Gujarat, Madhya Pradesh, and Karnataka.
- ✓As part of AURIC, it supports logistics for nearby industrial hubs, facilitating regional economic growth.

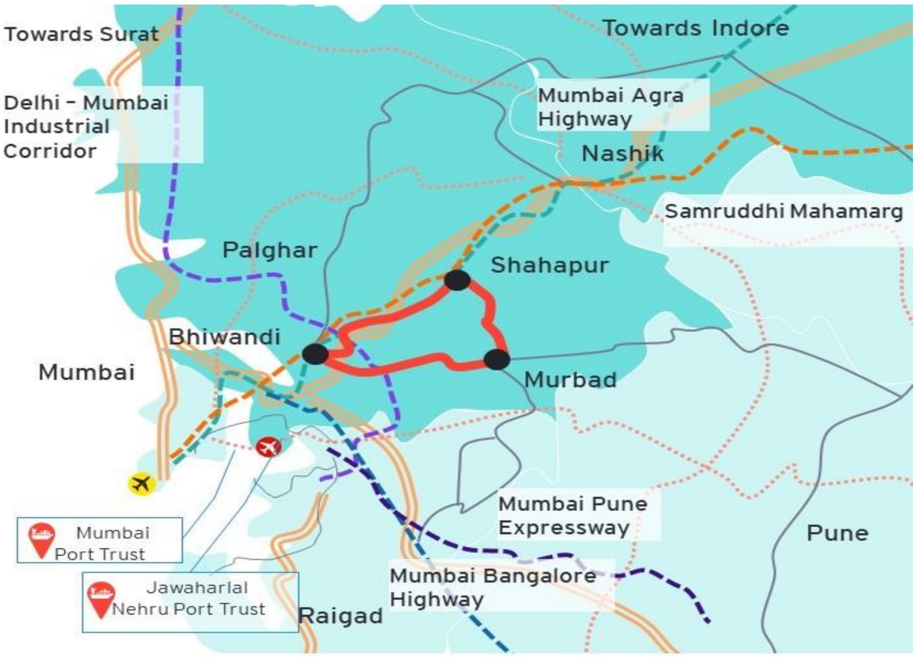
Exhibit 22: Chhatrapati Sambhaji Nagar -Jalna State Logistics Hub

B) Thane - Bhiwandi State Logistic Hub

TheThane-Bhiwandi region of the state is known as an important center of industrial development. Thane-Bhivandi region has seen huge industrial development and employment in the fields of textile industry, engineering, electrical and electronics, information technology, packaging, agriculture and food processing, fish processing in the state. As the major ports of the state are in the periphery of the said industrial zone, industrial areas have been developed in the area which are easy for the industrial units to export. Along with this, the logistics sector has also developed extensively in the Thane-Bhiwandi area, and Thane-Bhiwandi is known as an important center of the logistics sector. Considering the high potential and future opportunities of the said area, it is planned to develop a logistics hub in the Thane-Bhiwandi area. Establishing the said State Logistics Hub in the adjacent area between Shahapur and Murbad and connecting this hub with the Samrudhi Highway will be helpful for efficient logistics. The proposed state logistics hub on an area of 500 acres in the Thane-Bhiwandi area will include the following infrastructure facilities:-

- Modular flexible Warehouses / Cold and Dry storage facilities
- Common facility centres
- Mega & Ultra Mega Logistics Parks using of AI / Industry 4.0 based Technologies

- Truck Terminals
- Connectivity to JNPA, BPT, Airport & New Airport
- Innovation, incubation facilities for providing skilled workforce needed for the logistics sector



Thane - Bhiwandi State Logistics Hub

- ✓Geographically close to Mumbai enhancing its logistical connectivity with one of India's bustling economic hubs.
- ✓Proximity to significant maritime points such as JNPT and the proposed Vadhavan port for maritime logistics.
- ✓Several airports amplifying its ability to efficiently manage air cargo operations.

Exhibit 23: Thane Bhiwandi State Logistics Hub

(C) Ratnagiri-Sindhudurg State Logistic Hub

Ratnagiri and Sindhudurg districts of Konkan region are endowed with natural resource facilities. The proposed state logistics hub is expected to take advantage of 10-types of fruits, various marine produce, fish processing, etc. along with port led development projects of Jaigarh and Angre ports. This hub will ensure effective primary (producer to storage) & secondary transportation (storage to retail distribution) of the region’s agricultural and ODOP products such as alphonso mango, marine produce, cashew, iron & steel. This Hub will also enjoy robust connectivity with Inland Container Depots and dry ports at Nashik, Wardha, Jalna and Sangli. The development of mega and ultra mega logistics parks will be incentivised in the Ratnagiri-Sindhudurg State Logistics Hub. The prospective infrastructure supporting such a port-led integrated Multi-modal logistics network connecting coastal shipping, railways, roadways, air cargo, across a 500 acres land parcel will have necessary logistics infrastructure and need based facilities namely:

- Logistics facility along with Cold and Dry storage facilities for agro, marine produce & processing products

- Packaging and repacking facilities
- Recycling facilities
- Customs House
- Container Freight Stations
- R&D Centre
- Testing Facilities
- International Exchange centres



Ratnagiri - Sindhudurg State Logistics Hub

- ✓Strategic location along the coastline of Maharashtra with proximity to JNPT as well as neighbour states of Goa and Karnataka
- ✓Connects important minor ports with railways and roadways.
- ✓Provides a channel to other major transportation routes from other states and regions.

Exhibit 24: Ratnagiri Sindhudurg State Logistics Hub

(D) Pune - Purandar State Logistics Hub

Pune-Purandar region is already a major hub for Engineering, Automative Components, Forging, Food Processing, Packaging, Plastics, Electronics, IT. Pimpri-Chinchwad, Ranjangaon, Chakan, Talegaon, Talwade, Kharadi, regions have grown as large industrial areas. In addition to this, due to the industrial business and service sector, there has been abundant employment opportunities and economic development in the area. With the next phase of Pune-Mumbai connectivity becoming more accessible, the Pune-Purandar region is expanding further and is known as a preferred location for investment by industrialists. The Smart Logistics Zone to be developed on the proposed 500 acre land area will be an important medium for industry and economic development.

The hub will further benefit from effective connectivity with JNPT, Mumbai Port and the Vadhvan port. The hub will further benefit from effective connectivity with JNPT, Mumbai Port and

the upcoming expansion of the port. As Pune has the advantage of logistic connectivity with Gujarat, Karnataka, Telangana, Delhi, Chennai through national highways, the movement of cargo through this state logistics hub will be facilitated. The Pune division is expected to see huge investment from automobile and IT companies and the proposed state logistics hub will be a great option to manage the expected growth in cargo.

A new airport is proposed at Purandar area and once operational, the new airport will help reduce the load on the existing Lohegaon Airport, Pune and will enable air cargo facilities for the surrounding industries. Following facilities shall be provided in this proposed hub:

- Logistics parks, Mega & Ultra Mega Parks
- Warehouse and cold storage facilities for Industrial and agro industries
- Customs House
- Truck Terminals
- Common Facility Centre
- Container Freight Stations
- Testing Facilities and Innovation Hub
- Skill development centre



Pune - Purandar State Logistics Hub

✓ Pune and Purandar Region has strong connectivity with major highways and an upcoming international airport, enhancing air and road logistics.

✓ This region hosts over 5 Lakh MSME units and 7,754 MIDC plots, showcasing their industrial activity.

✓ The robust road network in these districts facilitates strong connectivity with nearby regions, fostering inter-district logistics and trade.

Exhibit 25: Pune - Purandar State Logistics Hub

(E) Palghar - Vadhvan State Logistic Hub

Palghar-Vadhvan area is rapidly developing for fish processing, marine products, agro and food processing, dairy processing, electronics and general engineering as well as port oriented industry business. Being adjacent to the nearby Gujarat Industrial Zone, many entrepreneurs are eager to invest due to the planned expansion of the Vadhvan port. As the Palghar-Vadhvan area is close to the financial capital of Mumbai and paves the way for the development of the country's largest port, many national and international level industries will be established in the near future. The Palghar-Vadhvan State logistics Hub will continue to be important for the State's Logistics Sector. By developing a State Logistics Hub on 500 acres of land in Palghar- Vadhvan area, the economic development of the said area will rapidly boost. Additionally, the port is being developed by increasing the share capital of JNPA and Maharashtra Maritime Board to 74 percent and 26 percent respectively. The port is being developed on the Landlord port model and after development, the port will be capable of handling containers of up to 16000 TEU capacity with a depth of 18 to 20 meters. This port is the 3rd major port in the state and the first major port in the country. The port is being developed on 5000 acres of reclaimed land near Dahanu town and is included in the National Infrastructure Development Plan. The expansion of the port will serve the markets of Mumbai, Nashik and Surat and help ease traffic from these places.

The proposed state logistics hub will benefit from geographical location near Delhi Mumbai Freight Corridor, Mumbai Baroda Express Highway. Additionally, it will also be connected to the national railway grid as part of the Sagarmala project. This state logistics hub will boost trade between Maharashtra, Gujarat, western parts of Madhya Pradesh and other northern states.

The following facilities will be developed under the proposed State Logistics Hub in Palghar Vadhvan Areas:-

- Logistics parks, Mega & Ultra Mega Parks
- Warehouse and cold storage facilities for Industrial and Agro Industries
- Customs House
- Truck Terminals
- Common Facility Centre
- Green Energy Plant
- Container Freight Stations
- Facilities for port based industries
- Packaging facilities
- R&D and skill centre



Palghar - Vadhavan State Logistics Hub

- ✓Palghar and Vadhavan, located near the Delhi Mumbai Industrial Corridor, offer immense industrial growth potential.
- ✓The upcoming Vadhavan Port and other maritime infrastructure will enhance large-scale maritime trade capacity.
- ✓The region's proximity to Mumbai, Nashik, and Gujarat markets will present significant commercial opportunities.

Exhibit 26 Palghar- Vadhavan State Logistics Hub

1.7 Nagpur-Wardha National Logistics Mega Hub :-

Nagpur district is important for the development of logistics sector in the country due to its geographical central location. With 4 National Expressways and a dedicated freight corridor under development in the district, Nagpur district has long been recognized as a major freight hub. Natural and industrial resources are complementary for the development of smart logistics zones, including robotics, automation, artificial intelligence and other emerging technologies. Nagpur Wardha National Mega Logistics Hub Project will be established on an area of around 1500 acres and will provide world class logistics facilities to the industries.

- 1500 acres of land will be identified in Nagpur and Wardha districts especially for logistics infrastructure and ancillary areas with the help of local administration and development of smart logistics zone through PPP mode in collaboration with private entrepreneurs. With a view to creating a state-of-the-art ecosystem for such a national-level logistics hub, special incentives will be given to the first three anchor logistics entities that take the lead in building world-class logistics facilities by adopting AI, blockchain, motion sensors and other emerging technologies.

- For the development of Nagpur-Wardha National Mega Logistics Hub, land will be made available in coordination with the State Government, Maharashtra Industrial Development Corporation, Local Authority, Special Planning Authority, Local Administration. Private investment will be encouraged for the development of said hub. The Maharashtra Industrial Development Corporation will be designated as the Special Planning Authority for acquisition of Land and necessary approvals for facilitation of this National Logistics Mega Hub.
- The logistics facilities under the proposed Nagpur-Wardha National Mega Logistics Hub will be empowered by Advanced Technologies such as AI to facilitate and streamline logistics operations through route optimization, predictive maintenance and real-time decision-making capabilities. Additionally, blockchain technology will reduce inefficiencies by ensuring transparent and secure supply chain management and help provide seamless traceability capabilities. Motion sensor technologies will play an important role in facilitating automated and efficient warehousing facilities. By harnessing the capabilities of these advanced systems, the Smart Logistics Zone in Nagpur district will increase the implementation capacity and significantly reduce the associated costs to make the Smart Logistics concept truly accessible to entrepreneurs.

Generally the following Integrated Logistics Facilities will be developed under Nagpur-Wardha National Mega Logistics Hub.

- Integrated Multi modal Logistic Park, Mega and Ultra mega logistics parks
- Modular flexible Warehouses / Cold and Dry storage facilities
- Common facility centres
- ICD / Container Freight Stations
- Special Incentives for Green and Smart logistics parks
- Additional incentives for use of AI / Industry 4.0 based Technologies
- Truck / Bus Terminals / Railway Side ins
- Connectivity to MIHAN
- R&D and Testing Facilities
- Incubation centres / Training Facilities for Skill development
- Hostel, Dormitories & Commercial Zones
- International Exchange centres
- PPP Model in Design-Build-Finance-Operate-Transfer (DBFOT) Model for Smart / Green Logistics Hub



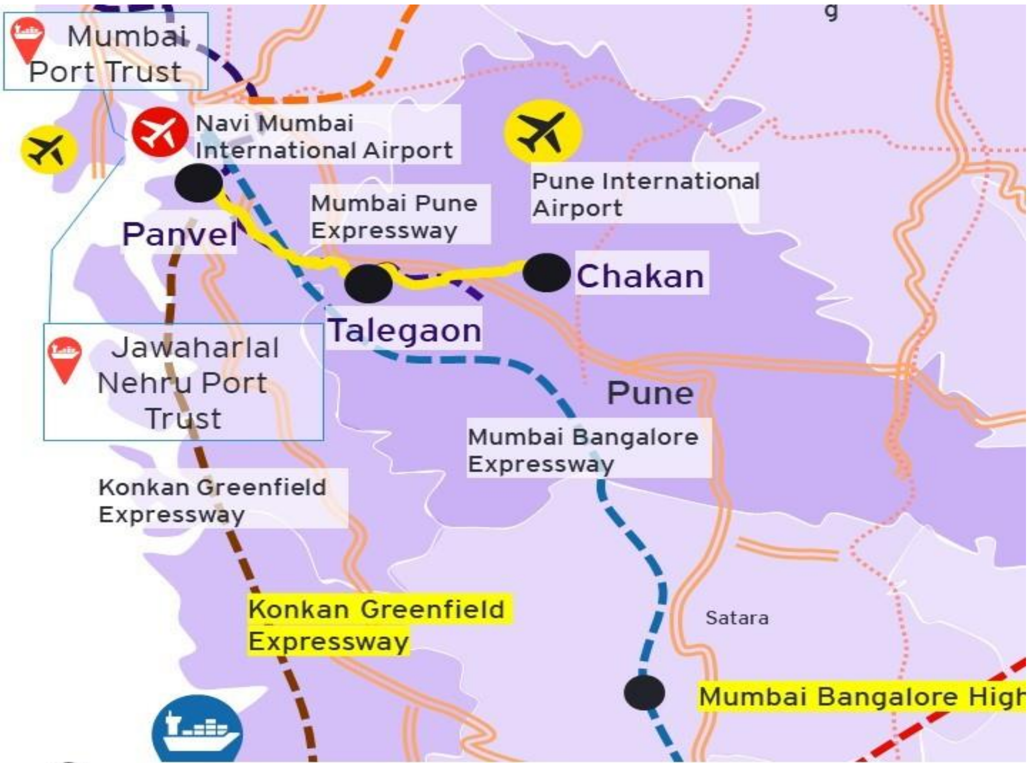
Exhibit 27: Nagpur- Wardha National Mega Logistics Hub

1.8 Navi Mumbai - Pune International Mega Logistics Hub :-

Navi Mumbai near Mumbai, the financial capital of the country area has become a major center of industrial development in a short span of time due to the manufacturing and service industry. JNPA's extensive import-export multi-level components at well-established Navi Mumbai have made it an important hub for the logistics sector. The area from Navi Mumbai to Pune has become a major center of international trade and industry due to the industrial estates of Taloja, Patalganga, Rasayne, Khopeli, Mahad, Roha, Chakan, Talegaon. Many large industries are operating in Navi Mumbai and the city has excellent transport connectivity. Major highways such as NH 17, Mumbai - Bangalore National Highway (NH-4), and Mumbai-Pune Expressway provide connectivity to Navi Mumbai. inclusion of this region in international mega hub will be important for logistic connectivity. The strategy proposes to develop the Navi Mumbai-Pune International Mega Logistics Hub as an ambitious logistics hub of the state in line with the three major ports and the above mentioned industrial areas in the planned new international airport complex at Navi Mumbai. It is planned to develop the said international mega logistics hub on 2000 acres of land in this area. The proposed

International Mega Logistics Hub will facilitate the movement of goods like automotive, agriculture, marine products, iron and steel, engineering, pharmaceuticals and chemicals etc. from the ports of JNPT, Dighi, Vadhvan, and Navi Mumbai International Airport along the Panvel to Chakan stretch. The following are the indicative facilities under the proposed International Mega Hub:-

- Integrated and multimodal logistics parks, Mega and Ultra Mega Logistic Park
- Modular flexible Warehouses / Cold and Dry storage facilities
- Common facility centres
- Special Incentives for Green and Smart logistics parks
- Additional incentives for use of AI / Industry 4.0 based Technologies
- Truck Terminals
- Connectivity to JNPA, Airport & New Airport
- R&D and Testing Facilities
- Partnership for Skill development.
- Commercial Zones
- International Exchange centres
- PPP Model for Smart / Green logistics Hub



Navi Mumbai – Pune International Logistics Mega – Hub

- ✓The upcoming international airport in Navi Mumbai, along with Mumbai airport, enhances its air cargo capabilities.
- ✓Immediate proximity to JNPT creates a hub for international logistics operations.
- ✓Access to major markets of Mumbai and Pune fuels its logistical connectivity and scope.

Exhibit 28: Navi Mumbai International Mega Logistics Hub

1.9 Planning Authority:

The planning authority for the approval of plans for developing Small, Large, Mega, and Ultra Mega Logistics Park, Integrated Truck Terminals and logistics activities (units) will be respective planning authorities designated for the area. The planning authorities concerned shall have the authority to approve layouts of projects, approve building plans, plan changes and improvements. Special Planning Authority such as Maharashtra Industrial Development Corporation, CIDCO, MMRDA**.** and Local Municipal bodies can develop, promote and disseminate logistics parks within their jurisdiction either on their own or under PPP mode.

1.10 Execution Authority:

Development Commissioner (Industries), Directorate of Industries will be the Nodal Officer for implementing the logistic policy across the state. The state level logistic cell under the chairmanship of Development Commissioner (Industries) will accept, scrutinize the proposals received under Small, Large, Mega and Ultra Mega Logistic park, ICDs, CFS, Truck Terminals, FTWZ, PFT, etc. and will recommend for approval of incentives to State Level Monitoring Committee. The proposals of independent private logistic units falling under MSMEs shall be received, processed, and scrutinized by GM, DICs and will be further approved by Development Commissioner (Industries). A separate portal for this shall be created by Directorate of Industries.

2. Promotion of Use of Technology and Sustainability Initiatives :-

Maharashtra Logistics Policy-2024 recognizes the importance of advanced technology for productivity, competitiveness and quality of services at various stages of the logistics sector and promotes the creation of an excellent logistics ecosystem such as smart logistics as well as skill development, sustainability and ease of doing business and thereby aims at creating sustainable economic development.

2.1 Promoting use of technology to reduce time taken for logistics

The main objective of logistics strategy is to reduce logistics costs by improving efficiency at various stages through smart logistics. In order to make more use of advanced modern technology, the proposed policy provides attractive facilities, incentives to start-ups, attractive incentives to developers and entrepreneurs who develop logistics facilities. Under the policy, the following measures are suggested for maximum use of advanced technology in the logistics sector:-

2.1.1 Usage of Blockchain within the Logistics Sector to ensure data authenticity and confidentiality:

The adoption of blockchain would ensure data authenticity, confidentiality, and protection against unauthorized access and tampering. Once recorded on the blockchain, data remains unalterable and transparent, fostering a secure environment where information integrity is maintained.

Through blockchain integration, the state logistics portal will offer a robust framework for real-time, authenticated access to logistics information, streamlining processes and enhancing efficiency. This approach not only aligns the vision of leveraging technology for economic development but also positions Maharashtra as a pioneer in the adoption of innovative and secure digital solutions within the logistics sector.

By integration of various digital systems (Integration of Digital System) e.g. Integrating data from multiple sectors such as road transport, railways, customs, aviation and commerce will help entrepreneurs to ensure better logistics performance.

2.1.2. Use of Artificial Intelligence (AI) to enhance visibility:

The use of AI technology will be encouraged for the adoption / implementation of modern technologies to improve logistics terminals, transport systems, storage facilities and visibility of logistics in the state. Artificial intelligence (AI) technology will be used to ensure route optimization and sustainability, as well as data analytics technology to help efficiently utilize resources by predicting future demand. Internet of Things (IoT) sensors provides real-time tracking for timely delivery of shipments. The use of drones and autonomous vehicles can enhance service quality by improving the speed and ease of delivery.

The use of IT-based systems, CCTV cameras, recordable inspection, enforcement mechanisms, traffic cameras, RFID readers on freight vehicles, and integration of government data repository/portals can reduce reliance on physical presence and prevent multiple stops of vehicles.

Inventory management systems play a pivotal role in logistics by optimising stock levels, minimising excess inventory, and thereby reducing processing times and enhancing overall operational efficiency. The State will encourage support towards technology adoption cost that will improve / enable efficient process automation and quality of services.

2.1.3 Intelligent Logistics Management System (ILMS) for real time data and faster approvals:

To increase transparency in the logistics ecosystem, streamline the value chain, and better manage the logistics network (transport), the State Transport Department will devise Intelligent Logistics Management System (ILMS), which will be integrated with respective state department's dashboard. This will have features like route optimization and planning, predictive analytics, cutting-edge vehicle safety systems, security and emergency systems, payment systems, and freight transport management on crucial cargo routes. ILMS will be synchronised with the central government Unified Logistics Interface Platform (ULIP) to link multiple data sources and develop cross-sectoral use cases logistics stakeholders.

This will monitor the progress of approved projects, information and data dissemination, grievances redressal, inter department coordination, transport, and communication related updates, etc. This portal will be further integrated with MAITRI. The portal on board will related nodal departments by integrating them for exchanging the database for efficient logistic and related activities. New logistics parks and godowns would be mapped by Maharashtra State warehousing Corporation with help of Maharashtra Remote Sensing Application Centre to be under the logistics policy.

2.2 Promote Sustainability of logistics sector:

Maharashtra Logistics Policy-2024 proposes various measures for the sustainable development of the sector and under this the following actions have been proposed to strengthen the logistics sector by providing necessary reforms/incentives by incorporating the elements under the various stages of the process.

2.2.1 Transport Incentives under Green Logistics:

- Use of electric vehicles, and environment friendly fuels, such as "Green Hydrogen" for moving freight throughout the State.
- E-commerce and distribution businesses will be encouraged to use environmental friendly fuel or electric vehicles.
- Incentives specified under the Maharashtra E-Vehicle Policy – 2021 will be available for fleets of electric vehicles in the logistics sector.

2.2.2 Sustainable Design

Adoption of sustainable design standards and greening solutions that gets rating under LEED certification or GRIHA systems for the building of logistics infrastructure.

2.2.3 Modal Shift

The State Government will promote a modal shift from road to environment friendly rail and coastal shipping through development of terminal infrastructure including captive jetties and Gati Shakti multi-modal cargo terminals.

2.2.4 Green Logistics Park

Green logistics park focuses on green concepts and techniques that can help address socio-economic and environmental issues. It will address green concepts like water conservation, energy efficiency, reduction in fossil fuel use, warehouse management and overall supply chain management. Distinguishing Facilities may include:

1. Recycling from waste, Re-processing.
2. Working with non-conventional energy sources.
3. Extensive horticulture and plantation with adequate Effluent treatment
4. Water reuse for landscaping and horticulture
5. Use of natural materials like drystone cladding for exterior cladding
6. Use of bio-methanation for bio-waste processing and food production
7. Rainwater harvesting
8. Installing rooftop solar panels;
9. Increasing efficiency by using single/double glazed windows with optimized U-factor for increased energy efficiency.
10. Availability of adequate ventilation and sunlight in the project facility.
11. Sustainable and long lasting packaging.

2.2.5 Eligibility criteria for Green Logistics Park are as follows:

1. At least 10% of power consumed should be through green energy sources
2. Presence of recycling centres
3. Ensuring bio-waste and water recycling, among others

The Maharashtra Logistics Policy of 2024 acknowledges the paramount significance of technology in enhancing productivity, competitiveness, and service standards within the logistics sector by placing a strong emphasis on smart logistics, skill development, sustainability and ease of doing business. The policy endeavours to synchronize state's logistics ecosystem with international best practices.

It encourages local entrepreneurs to adopt processes in line with world class practices to optimize logistics processes. Adoption of state-of-the-art technology creates a competent and efficient logistics ecosystem committed to sustainable economic and social development as well as inclusive economic development of the State. Maharashtra Logistics Policy-2024 will play an important role for the overall development of the logistics sector by encouraging youth entrepreneurship by giving special encouragement to start-ups to inculcate innovative concepts in the logistics sector.

3. <u>Incentives for Logistics Park Developers :-</u>

Logistics sector plays a crucial role in the economy. Government of Maharashtra has accorded “Industry” status at par to the logistics activities. The robust logistics infrastructure is an enable for boosting not only the industrial sector but also to the agriculture and service sector. State has the advantage of strategic geographical location and has the huge potential to explore it further for efficient logistic activities. The Maharashtra logistics policy-2024 will give further impetus to the

sector. The policy execution pillars are based on exploring the various state activities in the logistics sector and logistics entities shall supported through fiscal as well non-fiscal incentives for establishing the required infrastructure.

The State welcomes and encourages private participation in the logistics sector for optimum utilization of available resources. Under the State Logistics Policy-2024, attractive incentives are offered to the entrepreneurs in order to provide employment opportunities at local places and to create logistics services at all locations by investing in the less developed areas of the aspiring entrepreneurs and investors in the logistics sector. For disbursement of incentives to the logistics sector, states have been classified into Zone 1, Zone 2 and Zone 3 as follows.

SN	Zones	Areas
01	Zones 1	Vidarbha Region & Marathwada Region (19 Districts) **Vidarbha-** Akola, Amravati, Bhandara, Buldhana, Chandrapur, Gadchiroli, Gondia, Nagpur, Wardha, Washim, and Yavatmal **Marathwada-** Chhatrapati Sambhaji Nagar, Jalna, Beed, Dharashiv, Nanded, Parbhani, Hingoli, Latur
02	Zone 2	Ratnagiri – Sindhudurg, Dhule – Nandurbar and Remaining D & D+ Areas in Maharashtra as per PSI 2019
03	Zone 3	This includes area other than Zone 1 and Zone 2 areas

To promote the logistics activities on the above-mentioned zones, incentives will be offered in terms of Fiscal and Non-fiscal benefits.

3.1 Fiscal incentives to Logistic Parks :-

Under the Maharashtra Logistics Policy 2024, the following financial incentives will be entitled to Small, Large, Mega & Ultra Mega logistics parks and integrated truck terminals.

3.1.1 Special Capital Incentives: The logistics parks namely Small, Large, Mega, Ultra-Mega Logistics Park and Integrated Truck terminal will be incentivized with special capital incentives in Zone-1 and Zone-2 areas only. The details are as below.

SN	Classification of Logistics Infrastructure	Project/ Park Minimum Area (Acres)	Minimum Investment in FCI (Rs. In Crores)	Capital Subsidy (%)	Maximum Cap of Assistance (Rs. In Crores)	No of parks to be promoted	Development Period
01	Small Logistics Park	05	10	20%	2	First 50 (Max 2 in each district)	2 Yrs
02	Large Logistics Park	50	100	15%	15	9	3 Yrs
03	Mega Logistics Park	100	200	15%	30	6	4 Yrs
04	Ultra Mega Logistics Park	200	400	10%	40	3	5 Yrs
05	Integrated Truck Terminals	5 (If the area is adjacent to the National Highway 3 acres)	5	20%	1	First 100 (Max 4 in each district)	1Yrs

The above defined special capital incentive (Grant-in-aid) will be calculated based on fixed capital Investment (FCI). The land cost will not form part of FCI. Fixed Capital Investment will not include the cost of land (In the case of Integrated Truck Terminals, only 25% of the cost of land shall be treated as FCI). Eligible mandatory project components (mandatory components as mentioned in paragraph 3.3) are necessary under fixed capital investment for granting special capital incentives grants to the above mentioned logistics park projects. Project wise investment in mandatory

components by logistics entities will be considered for special capital incentives. The detailed procedure for determining the incentives will be issued separately in the guidelines.

3.1.2 Power at Industrial Rate:

- Electricity will be made available at Industrial rates for activities other than business and commercial facilities for all eligible and approved logistics parks as per Maharashtra Logistics Park 2024.
- As per provisions of the Maharashtra Electricity Regulatory Company, the Power Distribution Franchises Model can be accepted for approved logistics park.
- Production of electricity using non-conventional energy sources, its distribution and selling will be allowed for logistics parks.
- An additional 10% incentive will be given to these types of parks to promote green logistics parks under the state's green initiatives.
- Logistic parks will be allowed to purchase electricity from any other electricity generation company as open access power, as per prevailing provisions in MERC.
- Line-In-Line-Out of power from the transmission lines to the substation/ switching station will be allowed.
- Uninterrupted 24X7 power supply will be made available to the Logistic Parks.

3.1.3 Development of Critical Industrial Infrastructure: Government of Maharashtra has earmarked the budgetary provisions to address the industrial infrastructure gaps in first and last mile connectivity. The financial support with the cap of INR 5 Cr for the connected infrastructure of road and water. A committee constituted under the Hon. Chief Secretary will take the final decision on sanctioning projects on a case-by-case basis along with details of financial assistance.

3.1.4 Support to Green Logistics Initiatives (New Component / Existing Component): In order to support green logistics initiatives, following incentives will be given.

- Eligible entities may avail incentives for goods carriers in concurrence with Maharashtra EV Policy.
- Park developers may avail 100% road tax exemption for purchase of at least 50 Hybrid or Plug-in-Electric or Electric Cargo Vehicles of minimum load capacity of at least 1MT per vehicle.
- Green Industrialization Assistance for Logistics Park developers undertaking green and sustainable initiatives as listed in para 11 of Industrial Policy 2019.

3.2 Non-financial incentives:- Additional non fiscal support and benefits for all classified Parks (Multi-Story Logistics Park, Small, Large, Mega, Ultra-Mega) to be established in Zone-1, Zone-2 and Zone-3 are as below.

(I) FSI for Multi-Story Logistics Park, Small, Large, Mega, Ultra Mega Logistics Park:

All over the state for Logistic Parks one or the permissible basic FSI, whichever is more, will be applicable to Multi-Story Logistics Park, Small, Large, Mega and Ultra mega logistics parks. FSI will be permissible over base FSI for development of all type of Multi-Story Logistics Park, Small, Large, Mega and Ultra mega logistics parks in the state with or without premium as follows*:-

SN	Minimum Road Width	Maximum Permissible FSI in MMR region	Maximum Permissible FSI in Rest of Maharashtra
1	12 mtrs	Up to 3	Up to 3
2	18 mtrs	Up to 4	Up to 3.5
3	27 mtrs	Up to 5	Up to 4

In addition, other applicable FSIs like Ancillary FSI will be applicable as per MIDC CDCPR norms in MIDC area.

*__DCR, CDCPR, UDCPR, SPA Provisions under Maharashtra IT/ITES policy 2023 will be applicable for Logistics parks under Logistics Policy 2024.__

The amount of premium for additional FSI shall be as below:

SN	Zones	Areas	Premium
01	Zones 1	Vidarbha Region & Marathwada Region	None
02	Zone 2	Ratnagiri – Sindhudurg, Dhule – Nandurbar and Remaining D & D+ Areas in Maharashtra as per PSI 2019	10%
03	Zone 3	This includes area other than Zone 1 and Zone 2 areas	15%

The concerned Special Planning Authorities will make necessary amendments in Development Control Rules (DCRs), Development Control and Promotion Rules (DCPR) and Unified Development Control and Promotion Rules (UDCPR), respectively.

(II) Industry and Infrastructure Status to logistics sector: As the logistics sector is the backbone for the empowerment of the industry, services and agriculture sectors, the logistics sector is being given the status of "Industry and Infrastructure Sector" to further empower the logistics industry in the state.

(III) Higher Ground Coverage concession: Integrated logistic parks shall be allowed higher ground coverage up to 75% (subject to setback and fire safety regulations and existing FSI norms being followed).

(IV) Relaxation on Zone Restrictions: Considering the need for logistic park for agriculture, industrial and commercial activity, logistics facilities will be permitted in any zone across the state. Except Agricultural, No-development & Industrial zones all areas where there is need for zone conversion premium will be charged at 15% of prevailing ready reckoner rate based on township policy.

(V) Relaxation on height restrictions: Height restrictions as per National Building Code provisions on multi-level stacking for open container yards will be relaxed for logistics parks taking into account fire safety requirements for maximum utilization of space. Maximum height for warehouse use shall be permissible up to 24 meters as per fire department norms and availability of road width and for other use (non- hazardous) it can be done above 24 meters.

(VI) 24X7 Operations: Logistics warehouses, MMLPs, CFSs, and other units / parks allied to delivery services shall be permitted to operate 24x7 while ensuring adherence to safety norms as prescribed by the Labour Department and other relevant authorities.

(VII) Facilitation for Skill & Entrepreneurship development: The ambitious integrated logistics master plan proposed in the policy for creating a smart and extensive logistics network across the state would require a professional and skilful manpower. Directorate of Industries Maharashtra in association with Maharashtra Skill Development Corporation (MSDC) and Entrepreneurship promoting institutions shall jointly map skill gaps and design appropriate short term and long-term courses to be implemented by the promoters of logistics park. The related schemes of the State and central government for skill enhancement, reskilling, upskilling and incubation will be dovetailed for the optimum results.

(VIII) Single Window Clearance, Ease of Doing Business: Necessary assistance and guidance will be provided to entrepreneurs/promoters through a single window investment facility cell “MAITRI” as well as a dedicated logistics cell established under it to obtain necessary approvals, permits, non-exemption certificates for enterprises in the logistics sector.

Promotion of Central Government Schemes: State will extend the support and offer facilitation for getting benefits of Central government scheme.

3.3. Necessary and Indicative facilities in Logistics Park:

Under the Logistics Park project included in Maharashtra Logistics Policy-2024, roads, water supply system, power distribution, fire fighting system, parking facilities, modular and flexible warehouses, packaging and repackaging facilities, goods handling facilities, loading and unloading facilities, waste disposal, recycling, temperature as required and Availability of basic/core services such as humidity control systems, security systems, rest rooms, washrooms, canteens, logistic support services and business services shall be mandatory. Availability of truck terminals, fleet management systems, use of modern technologies like robotics and artificial intelligence (AI), green initiatives, EV charging stations and digital warehouses will be mandatory in mega and ultra-mega logistics parks.

The indicative list of logistics facilities for respective categories of logistic parks are described below:

Small Logistics Park	Large Logistics Park	Mega Logistics Park	Ultra Mega Logistics Park	Integrated Truck Terminals
• Fencing and security systems • Physical warehouses, open storage facilities • Fire fighting system • Restroom • washroom • Office facilities • Infrastructure facilities	Along with the facilities required for a small logistics park, the following items are required: • Cold storage • Commercial zone • Warehouses • Silos • Truck Terminal • Dormitory • General Convenience Centre • EV charging stations • Sorting and grading facility	Along with the facilities required for a small, Large logistics park, the following items are required: • Sustainable design initiatives • Energy efficiency and green energy • Recycling Centre • Non-renewable energy sources/solar energy infrastructure (minimum 10 % of total consumption) • Digital Warehousing • Use of Internet/ 4.0A/ and ML • Fleet management system • Smart temperature management	Along with Small, large, Mega logistics parks require the following along with the necessary facilities:- • Use of robotics and other smart technologies • Mechanized warehouses • Use of telematics • Use of robots and drones	• Truck Parking Area • Dormitory for Drivers • Restroom • Food court • Repair & Maintain ace of Truck • Weight Bridges • Primary Medical facilities

The logistics sector is recognized as a crucial driver of the economy, serving not only the industrial sector but also agriculture and services. With its strategic geographical location, the state possesses immense potential to further enhance its logistics activities.

Logistics policy promotes efficient use of available resources, both public and private, and through joint ventures, by promoting the active participation of the private sector. The strategy intends to create attractive opportunities for potential investors and entrepreneurs in the logistics sector by promoting new sector capacity.

4. <u>Incentives for Standalone/Independent Logistics Units</u> :-

State support shall be provided to Standalone/ Independent units in the MSME category engaged in core logistics activities/ facilities.

Particulars	Units description	Support & Facilitation	Incentives
Excluding land cost logistics ventures with investments up to Rs. 50 crores Warehousing and cargo handling units	• Warehouses • Silo • Cold Storage	i. Industry status ii. Power at Industrial Rate. iii. Higher Ground Coverage iv. Relaxation on Zone Restrictions v. Relaxation on height restrictions vi. Operations 24x7 vii. EoDB, Single window clearance.	**A. Interest Subsidy:** i. **Units Inside the approved parks:** Interest subsidy 3% for units inside the park. The cap of incentive Interest Subsidy will be Rs. 75 lakh p.a. up to 5 years. The said incentives will be sanctioned to the first 100 entities during the policy period. ii. **Units Outside the park:** Interest Subsidy 2% for units outside park having min. 20,000 Sq.Ft. built up area with base FSI. The cap of incentive (interest Subsidy) will be Rs. 50 lakh p.a. up to 5 years. The said incentives will be sanctioned to the first 100 entities during the policy period. **B. Stamp duty exemption:** i. **Units Inside the approved parks:** 75% Stamp duty exemption for units inside the park on purchase or long-term lease agreement (Minimum 15 years) ii. **Units outside the approved parks:** 50% Stamp duty exemption for units outside the park on purchase or long term lease agreement (Minimum 15 years) **C. Technology Adoption:** MSME units situated inside as well outside approved parks will be incentivized for adoption of new age technology for smart warehousing and cargo handling purposes. These include Use of AI, Blockchain technology, robotics and automation, etc. One time incentive of 25% of the investment in technology shall be reimbursed up to a limit of INR. 100 Lakh to the first 50 entities during the policy period
Other Units in logistics Activities providing services / facilities (Independent/Standalone Units)	• Private Freight Terminal • Integrated Truck Terminals • Container Freight Station • Air Freight Station • Inland Container Depot • Free Trade and Warehousing Zones (FTWZ)	i. Industry status ii. Power at industrial rate. iii. Higher ground coverage iv. Relaxation on Zone Restrictions v. Relaxation on height restrictions vi. 24x7 operations vii. EoDB, Single window clearance.	i. Ease of Doing Business ii. Single Window clearances iii. Integration with other State and Central schemes

***For all above-described incentives (Fiscal & Non-fiscal benefits) the operational guidelines will issued separately.**

The proposed interventions in the Maharashtra Logistics Policy 2024 will help create an excellent ecosystem for the logistics sector by making maximum use of the state's unique geographical location and encouraging public and private investment. Through the logistics policy, the state of Maharashtra will contribute significantly to the social and economic development of the country and the state by becoming a leading logistics hub in the country.

5. Ease of Doing Business for the Logistics Sector :-

5.1 Exemption from any kind of prior permission to MSMEs in logistics sector (factors with investment limit of Rs.50 crores excluding land cost):

MSMEs are the backbone of Maharashtra’s state economy contributing almost 25% of State GSDP and are also a prominent source of employment after agriculture sector. Parks / Units having investment up to Rs. 50 crores will get special relaxation under Ease of Doing Business (EoDB) to start their activities without prior permissions / approvals. MSME entities engaged in eligible logistic activities falling under Green / White category shall be allowed to start development from the date of possession of land / premise without prior permission, however the park / unit should obtain all the statutory clearances within 1 year. In the case of ready premises, units shall be allowed for obtaining statutory permissions within a period of 1 year from date of operation of unit. However, it would be mandatory for them to inform Directorate of Industries of their activities. Also, it would be mandatory for them to adhere to relevant rules and regulations and obtain necessary approvals from other related departments within 1 year from starting of operations. These activities would be permissible in agriculture, industrial and commercial zones. The detailed modalities of these shall be issued separately.

5.2 Assistance and guidance through Single Window Clearance (MAITRI) for Logistics Units:

The Government of Maharashtra has created a completely online facility for the industries under the supervisory control & Industries Department to obtained necessary licenses, documents, registration certificates easily and within the prescribed time frame. Through the said single window facility in the state, the state government is providing the necessary facilities to the entrepreneurs to establish their business at a fast pace and to overcome their hurdles through facilitation cell. The state government has recently passed the MAITRI Act and accorded statutory powers. The said facilities available through MAITRI will be made available to the logistics units and a separate logistics cell consisting of experts from MAITRI will be under the control of the Development Commissioner (Industries).

5.3 Industry & Infrastructure status:

Considering the necessity of having a strong logistic backbone for the successful operation of industries, the logistics sector has been accorded “Industry & Infrastructure status” to facilitate ease of doing business in the State.

5.4 Concession in Ground Coverage:

Logistic parks shall be allowed higher ground coverage up to 75% (subject to setback and fire safety regulations and existing FSI norms).

5.5 Zones permitted for establishing logistics park:

As per UDCPR 2020, logistics park can be established in agriculture, industrial, and commercial zones. The promoter shall be required to adhere with the guidelines provided under UDCPR 2020 and amendments therein.

5.6 Relaxation on height restrictions:

Maximum height for warehouse use shall be permissible up to 24 meters as per fire department norms and availability of road width and for other use (non- hazardous) it can be done above 24 meters.

5.7 Separate portal for logistics sector:-

For updating information, data availability of various departments of the state government related to the logistics sector, a separate logistics portal will be created and linked with the ULIP portal of the central government**.**

5.8 24X7 Operations:

Logistics warehouses, MMLPs, CFSs, and other units / parks allied to delivery services shall be permitted to operate 24x7 while ensuring adherence to safety norms as prescribed by the Labour Department and other relevant authorities.

6. Convergence of other policies and programs of Central and State Governments :-

Sr No	Scheme/ Policy Name	Department	Details under the policy/ scheme
1	National Logistics Policy	Department of Promotion of Industry and Internal Trade (DPIIT) of Central Government	State Engagement: • In order to being holistic focus on logistics at state level, states and UTs are developing State Logistics Plans (SLPs) aligned with NLP. • LEADS (Logistics Ease Across Different States index for logistics performance monitoring across states has been developed. Survey is conducted annually, and states are ranked. Maharashtra state developed the Maharashtra Integrated Logistics Masterplan that is aligned with the National Logistics Policy.
2	ULIP (Unified Logistics Interface Platform)	Department of Industry and Trade Promotion (DPIIT) of Central Government	• The aim of this platform is to integrate all logistics and transport sector digital services into a single portal there by reducing the long and cumbersome processes. • Under the technology interventions, Maharashtra state aims to create a dashboard for logistics integrating the ULIP Platform.
3	PM Gati Shakti	Department of Industry and Trade Promotion (DPIIT) of Central Govt.	• PM Gati Shakti National Master Plan is a digital platform bringing 16 ministries including railways and roadways for integrated planning and coordinated implementation of infrastructure connectivity projects. • This mechanism has been adopted by the states/ UTs and meetings are also being organized to assess the last and first mile connectivity gaps and ensure seamless movement. Maharashtra state will devise Intelligent Logistics Management System (ILMS), which will be integrated with respective state department's dashboard.
4	Various policies of solar, wind, and other form of renewable Energy.	Ministry of New and Renewable Energy of Central Govt	• MNRE is the nodal ministry for the government of India on all matters relating to new and renewable energy. • The policies will facilitate designing, development and deployment of green energy application in logistics parks. Under the Maharashtra Logistics Policy, the state aims to develop green logistics park with a minimum of 10% of green energy sources.
5	National Highways Logistics Management Ltd.	Union Ministry of Road Transport and Highways (MORTH)	• National Highways Logistics Management Limited is an umbrella SPV for implementation of Multi-Modal Logistics Park and connectivity thereof, highway connectivity to the ports and other associated works. • The MoRTH under GoI has undertaken the work of setting up 35 MMLPs at strategic locations in India out of which 4 are in Maharashtra.

6	Maharashtra Maritime Policy	Maharashtra Maritime Board under the Department of Transport, Government of Maharashtra	**Port-led Development**- The synchronization of industrial development with maritime development is important. Various steps are taken by the maritime board for synchronization of industries and maritime sector in Maharashtra like development of logistics services clusters, connecting logistics park in the state to ports.
7	Maharashtra Electric Vehicle Policy 2021	Department of Transport & Environment, Government of Maharashtra	Maharashtra Logistics Policy aims to promote use of EVs for last mile connectivity and incentives as per Maharashtra EV Policy 2021 will be made available.
8	Sagarmala	Ministry of Ports, Shipping and Waterways of the Central Government	The master plan proposed in the policy aims to further strengthen the planned Sagarmala Maharashtra projects. These shall further ease the connectivity with planned regional, state, national logistic units / hubs.
9	UDAN	Ministry of Civil Aviation of Central Govt.	Under the Regional Connectivity Scheme of Ude Desh Ka Aam Nagrik (UDAN) scheme of Ministry of Civil Aviation, 9 districts of Maharashtra are covered. Once the proposed logistic infrastructure starts generating expected volume of cargo, these proposed airports shall be of greater help to ease the logistics movement.
10	National Green Hydrogen Mission	Ministry of New and Renewable Energy of Central Govt.	The scheme's focus is on exploring and enhancing the application of green hydrogen in vehicles, specifically buses, trucks, and 4-wheelers. The policy aims to promote sustainable and green initiatives in alignment with the objectives of National Green Hydrogen Mission.
11	Economic Railway Corridor Programs	Union Ministry of Railways	Energy, Mineral, and Cement Corridors, Port Connectivity Corridors, and High Traffic Corridors identified under PM Gati Shakti initiative has been announced in Union Budget 2024-25. These are expected to increase the connectivity and improve safety.
12	NLDSL's Logistics Data Bank	NLDS Central Government	Monitoring the movement/availability of containers in India using information technology and transporting them cost-effectively.

In order to coordinate and facilitate with various departments of the central government, measures will be taken with various departments of the central government related to railways, ports, national highways, airports and logistics sector. Under Maharashtra Logistics Policy- 2024 entities will be assisted/facilitated for speedy approval of connecting infrastructure and coordination with Government of India for obtaining necessary approvals.

7. Skill Development and Capacity Building

Presence of trained workforce is a crucial enable for attracting investments and the establishment of new enterprises in the logistics industry. Skill development for the logistics sector will be promoted by the State so that logistics companies can improve their service levels. Further it shall aid in creation of suitable / lucrative employment opportunities in Maharashtra. The activities of the department for skill development are as follows:-

Sr. No.	Particulars	Department Initiative	Partnership Department
1	Skilling and Upskilling Development	In conjunction with the Maharashtra Skill Development Society, the State will design a Logistics Sector Skill Action Plan to identify skill gaps, as well as logistics job roles anticipated to have high demand in the future.	Maharashtra State Skill Development Society and Directorate of Industries

2	Introduction of courses	The State will support the introduction of training programs and courses tailored to the logistics industry in the State in collaboration with the Logistics Sector Skill Council, central, state, and local educational institutions, and governmental organizations.	Maharashtra State Skill Development Institute and Directorate of Industries
3	Centre of Excellence	Centers of Excellence (CoEs) will be set up across the state to promote innovation, innovative technology and entrepreneurship as well as employment opportunities in the logistics industry.	National Skill Development Institute
4	Standardization and Certification	With the Maharashtra Skill and Innovation Society, (loaders/unloaders, packers, and commercial drivers) can obtain a skill development certificate in accordance with the NSDC. Building private training facilities in the state shall offer training in logistical industries through its authorized vendors and training providers.	Maharashtra State Skill Developement Society and Directorate of Industries
5	Skills University Affiliation	Courses with apprenticeship pedagogy may be developed in partnership with skill university	Maharashtra State Skill Development Institute and Directorate of Industries

Efforts are being made to develop the State Labor Market Database with the help of relevant stakeholders. The said information system will act as a database of information certified by appropriate organizations for the qualification of workers.

Under the Maharashtra Logistics Policy-2024, the emphasis has been placed on the integration of related policies and plans by aligning the state level initiatives with the national policy and coordinating the various departments as well as the integration of various sector based policies. In this, special attention has been given to promote state development schemes by bringing coordination/harmonization in various regulations. The strategy aims to promote the development of the logistics sector by promoting efficiency through all-inclusiveness and thereby the economic development and competitiveness of the state.

8. <u>Institutional Framework :-</u>

To monitor the growth of the logistics sector in the state and smooth implementation of the Maharashtra Logistics Policy 2024, an institutional mechanism will be created that will follow the roles and responsibilities associated with the policy.

The roles and responsibilities of the committees

(A) State Level Empowered Committee (SLEC):

SLEC will be formed under the chairmanship of Chief Secretary, Government of Maharashtra. The SLEC will comprise of the following officials:

Sr. No.	Member	Designation
1	ACS/PS/Secretary, Revenue Department	Member
2	ACS/PS/Secretary, Forest Department	Member
3	ACS/PS/Secretary, Public Works Department	Member
4	ACS/PS/Secretary, Planning Department	Member
5	ACS/PS/ Secretary, Finance Department	Member
6	ACS/PS/Secretary, Industries Department	Member
7	ACS/PS/Secretary, Food and Civil Supplies Department	Member
8	ACS/PS/Secretary, Transport Department	Member
9	ACS/PS/Secretary, Agriculture Department	Member
10	ACS/PS/Secretary, Co-operation & Marketing Department	Member
11	ACS/PS/Secretary, Ports	Member
12	ACS/PS/Secretary, Aviation Department	Member
13	ACS/PS/Secretary, Environmental Department	Member

14	ACS/PS/Secretary, Energy Department	Member
15	ACS/PS/Secretary, Urban Development (1) Department	Member
16	Chief Executive Officer, MIDC	Member
17	Representative of GM, Central, Western, Konkan, South Central Railway	Member
18	Representative of BPT & JNPT	Member
19	Development Commissioner, Industries Department	Member Secretary

The SLEC shall be empowered for taking decisions on following tasks:

- Taking policy level decision as needed..
- To coordinate and resolve the interdepartmental issues/bottlenecks hindering the growth of logistic sector in the state.
- To decide and support first mile/ last mile connectivity to National Economic Corridors and major transportation projects including Rail, Air and Shipping / Inland waterways terminals.

(B) State Level Monitoring Committee (SLMC):

SLMC will be formed under the chairmanship of ACS /PS / Secretary (Industries), Government of Maharashtra. The structure of the committee is as follows:

Sr. No.	Member	Designation
1	ACS/PS/Secretary, Revenue Department	Member
2	ACS/PS/Secretary, Forest Department	Member
3	ACS/PS/Secretary, Public Works Department	Member
4	ACS/PS/Secretary, Planning Department	Member
5	ACS/PS/ Secretary, Finance Department	Member
6	ACS/PS/Secretary, Food and Civil Supplies Department	Member
7	ACS/PS/Secretary, Transport Department	Member
8	ACS/PS/Secretary, Agriculture Department	Member
9	ACS/PS/Secretary, Co-operation & Marketing Department	Member
10	ACS/PS/Secretary, Ports	Member
11	ACS/PS/Secretary, Aviation Department	Member
12	ACS/PS/Secretary, Environmental Department	Member
13	ACS/PS/Secretary, Energy Department	Member
14	ACS/PS/Secretary, Urban Development Department (1)	Member
15	MD, Maharashtra Warehousing Corporation	Member
16	Jt. Chief Executive officer, MIDC (Kokan)	Member
17	Representative, Director General of Foreign Trade	Member
18	Representative, Container Corporation of India Limited	Member
19	Representative, JNPT, BPT	Member
20	Representative of Logistics Industry	Invitee
21	Representative, Federation of Indian Export Organization (FIEO)	Invitee
22	Representative of prominent EPCs	Invitee
23	Industry Associations, Research Institutions, Experts, Exporters and Importers, Maharashtra Remote Sensing Application Centre, etc. (2)	Invitee
24	New age technology firms, startups, e-commerce, freight terminals and MSME units engaged in logistics ecosystem (2)	Invitee
25	Development Commissioner, Industries Department	Member Secretary

The SLMC shall have following responsibilities:

- Approvals and finalization of project cost and state grant for the proposals submitted and recommended by Directorate of Industries.

- To formulate the process for getting fast-track approvals to the Small, Large, Mega, Ultra Mega Logistics parks, multi-storeyed logistics parks and integrated truck terminals & Defining responsibilities and turnaround time (TAT) for each department.
- Evaluating the proposals for small, large, large and super large logistics parks and recommending the said proposals to the State Level Empowered Committee for final approval.
- To evaluate and approve the proposals of integrated truck terminals.
- To review progress of approved projects and give necessary directives to the implementing agencies/ promoters of the project.
- Inter-departmental coordination, resolve the issues / grievances for obtaining objectives of the Maharashtra Logistics Policy 2024.

❖ **To evaluate the proposals received from directorate of Industries & forward with recommendation to State Level Empowered Committee for final approval**

(C) District Logistics Coordination Committee (DLCC):

DLCC will be formed under the chairmanship of District Collector. The committee comprises of the following officials/ stakeholders:

Sr. No.	Members	Designation
1	Chief Executive Officer, Zilla Parishad	Member
2	District Transport Officer	Member
3	District Superintendent, Agriculture	Member
4	District Deputy Registrar	Member
5	Executive Engineer, PWD	Member
6	Executive Engineer, Irrigation Department	Member
7	Executive Engineer, Water Supply & Sanitation Department	Member
8	Superintending Engineer, MSEDCL	Member
9	Superintendent of Police/Deputy Commissioner of Police	Member
10	Assistant Director of Town Planning	Member
11	District Forest Officer	Member
12	Representative of local municipal bodies/ local authorities	Member
13	Representative of MSRDC/ NHAI	Member
14	Representative of Railways	Invitee
15	Representative of Industries association/ Logistics associations	Invitee
16	Representative of Academic and Research institutes	Invitee
17	General Manager, DIC	Member Secretary

The responsibilities of the DLCC will be as follows:

- To make awareness about Maharashtra Logistics Policy 2024 for ensuring each district has good logistics network.
- To resolve the inter-departmental issues, bottlenecks in the infrastructure and local permissions/approvals/ NOCs within the stipulated time period.
- To promote local start-ups, technocrats and entrepreneurs in the logistics sector for tech-based logistics.
- To regularly monitor and review the approved logistics projects from state level committees.

❖ **Logistics Cell at MAITRI :-**

A dedicated logistics cell will be formed at MAITRI under the guidance of Development Commissioner (Industries). The primary tasks of the logistics cell will be:

- To facilitate approval of Small, Large, Mega, Ultra Mega, and integrated truck terminals proposals.
- To facilitate fast-track approvals, NOCs required for the logistics park and units providing logistics facilities.
- To make awareness, promotion of the Maharashtra Logistics Policy 2024
- Grievance redressal on regular basis for resolving the issues relating to logistics.
- Guidance, handholding, and mentoring support for the new generation entrepreneurs/ start-ups in the logistics sector.
- To make inter department coordination for resolving the bottlenecks of the logistics sector.
- To designate senior level officer as a state level nodal officer for effective implementation of Maharashtra Logistics Policy 2024. The state nodal officer will be responsible for administrative work related to logistics policy implementation including receipt of proposals, scrutiny and confirming the eligibility of the proposals and submitting the proposal for approval with recommendations. The documentation standardisation, checklist will be finalized by the logistics cell.
- To conduct consultations and co-ordination with the stakeholders for regularizing the existing Bhiwandi logistics hub-District, Thane to have systematic growth plan due to the strong ecosystem generated over there.

The Institutional framework of Maharashtra Logistics Policy establishes organizational structures, coordination mechanisms, and partnerships to support the effective implementation, monitoring and coordination of logistics development initiatives. Through a dedicated institutional framework, the policy aims to enhance governance, promote collaboration, and leverage resources for the development of Maharashtra's logistics sector. The capacity building and regulatory framework through this structure will help the state to address the challenges and capitalize on the opportunities and eventually become a major logistics hub.

9. <u>Council Under the Chairmanship of Hon'ble Minister of Industries :-</u>

Maharashtra Logistics Policy 2024 contains ambitious initiatives and goals, the strategy aims to make the state a world-class logistics hub. A number of interventions proposed in the policy will help in achieving the set objectives. For regular review and guidance for effective implementation of Maharashtra Logistics Policy 2024. State Logistics Council will be constituted under the chairmanship of the Hon. Minister (Industries), Government of Maharashtra.

The main tasks of the committee are as follows:

- To resolve inter-departmental issues if any for smooth implementation of the policy.
- To take mid-term review of policy after every 2 years for implication and suggest necessary corrections/ amendments/ improvements, etc.
- To conduct consultations with National / International institutions, experts for best outcome of the policy.
- Executing necessary MOUs with investors willing to invest in Maharashtra's logistic infrastructure as part of Maharashtra Logistics Policy 2024.

The committee under the chairmanship of Hon'ble Minister of Industries serves as a high-level advisory and oversight body responsible for driving the development of Maharashtra's logistics sector. The Council will contribute to the objective of enhancing the development and competitiveness of the state's logistics infrastructure by promoting coordinated action, collaboration by bringing together diverse perspectives and expert advice.

****